

**ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA "ALDO ROSSI" - SEDE DI CESENA**

**CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA A CICLO UNICO IN ARCHITETTURA**

**LA TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO URBANO  
E DELLE PRATICHE DI PIANIFICAZIONE**

**LA DARSENA DI CITTÀ DI RAVENNA COME CASO DI STUDIO**

Tesi in  
**URBANISTICA I**

Relatore  
Prof.ssa Valentina Orioli

Laureandi  
Gian Paolo Franceschini  
Ruben Casadei

Correlatori

Arch. Enrico Brighi  
Arch. Stefania Proli

Sessione Terza  
Anno Accademico 2010/2011





Tesi di Laurea elaborata nel Laboratorio di Sintesi Finale  
*La città e le case. L'urbanistica e lo spazio dell'abitare*  
Anno Accademico 2010-2011

Docenti:

Valentina Orioli (coordinatore)

Valter Balducci

Enrico Brighi

Federica Dalmonte

Roberto Gabrielli

Piero Secondini



*A city is more than a place in space.  
It's a drama in time.*

**Patrick Geddes**



## **INDICE**

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| <b>Introduzione</b> | <b>pag. 8</b> |
|---------------------|---------------|

### **CAPITOLO 1**

|  |                |
|--|----------------|
| <b>1.1 Il piano regolatore nella sua evoluzione: alcune riflessioni</b>          | <b>pag.13</b>  |
| <b>1.2 Verso uno strumento di pianificazione attento alla dimensione sociale</b> | <b>pag. 20</b> |
| <b>1.3 La trasformazione dello spazio urbano nel tempo</b>                       | <b>pag. 35</b> |

### **CAPITOLO 2**

|   |                |
|---|----------------|
| <b>2.1 Spiegazione delle problematiche all'attualità</b>                          | <b>pag. 43</b> |
| <b>2.2 Piani urbanistici proposti per la Darsena</b>                              | <b>pag. 47</b> |
| <b>2.3 Approccio progettuale collettivo alla Darsena</b>                          | <b>pag. 54</b> |
| <b>2.4 Critica del lavoro svolto durante il Laboratorio di Sintesi Finale</b>     | <b>pag. 59</b> |
| <b>2.5 Processo di pianificazione partecipata. Il caso della Darsena di Città</b> | <b>pag. 61</b> |

### **CAPITOLO 3**

|   |                |
|---|----------------|
| <b>3.1 Il caso di studio di Amburgo attraverso due esperienze differenti tra loro: HafenCity e Gängeviertel</b> | <b>pag. 73</b> |
| <b>3.2 Pratiche di uso temporaneo</b>   | <b>pag. 77</b> |

### **CAPITOLO 4**

|   |                |
|---|----------------|
| <b>4.1 Strategia di intervento e "Progetto Tentativo"</b> | <b>pag. 91</b> |
|---|----------------|

## **ALLEGATI**

**Esercizio di dimensionamento nel corso del Laboratorio di Sintesi Finale** pag. 101

**Riferimenti fotografici** pag. 144

**BIBLIOGRAFIA** pag. 164

**SITOGRAFIA** pag. 168





## Introduzione

Questa tesi propone una riflessione critica sulle pratiche della pianificazione urbanistica attraverso l'analisi di un significativo caso di studio, costituito dalla Darsena di Città a Ravenna. Questo approccio di ricerca è dal nostro punto di vista una conseguenza della difficoltà di governare le attuali problematiche di sviluppo dello spazio urbano attraverso gli strumenti tradizionali della pianificazione e dell'urbanistica.

La tesi ha lo scopo di far emergere temi di dibattito attuale sulle aree di sviluppo urbano, in particolare la complessità dei compiti decisionali riguardanti aree oggetto di interventi di rigenerazione urbana.

La definizione "area di sviluppo urbano" si pone come prodotto di un'attiva collaborazione tra Stato, mercato e società civile e costituisce dal nostro punto di vista una vera "questione sociale".

Prenderemo come riferimento il caso della Darsena di Città di Ravenna, oggetto della sperimentazione urbanistica degli ultimi trenta anni, sul quale diversi "stili" e strumenti di pianificazione si sono confrontati, nell'intento di guidare un processo di riqualificazione che ha portato ad oggi a risultati concreti assai limitati. Attraverso gli strumenti consultabili e un rapido sopralluogo infatti, possiamo intuire immediatamente come la realizzazione di interventi sull'area si limiti a casi localizzati come la riqualificazione della raffineria Almagià, la nuova sede dell'autorità portuale e l'ex molino Pineta, oltre agli interventi residenziali riconducibili all'edificio progettato dall'architetto Cino Zucchi e ai nuovi isolati attorno alla parte centrale di via Trieste.

Le problematiche di fondo che hanno creato conflitti sono molte, dall'elevata divisione proprietaria alla cesura del comparto con il centro storico data dalla barriera ferroviaria, alla questione relativa al risanamento delle acque e dei suoli, solo per citare le più evidenti.

Siamo quindi interessati a capire il problema dal punto di vista del processo di pianificazione per poi concentrare la nostra riflessione su possibili soluzioni che possano risolvere i conflitti che sembrano all'oggi non trovare una risposta condivisa. Per meglio comprendere come rapportarci al caso specifico si è cercato di analizzare alcuni aspetti teorici fondanti del "procedimento archetipico" di pianificazione urbana in contrapposizione con metodi di pianificazione "non convenzionali".

Come lo studio dei primi ci ha permesso di capire come si è arrivati all'attuale situazione di stallo nella trasformazione urbana della Darsena di Città, i secondi ci hanno aiutato a comprendere per quali ragioni i piani urbanistici di tipo "tradizionale" pensati per la Darsena di Città non sono stati portati a realizzazione.

Consci che i fattori in gioco sono molteplici abbiamo deciso di affrontare questa tesi attraverso un approccio aperto al dialogo con le reali problematiche presenti sul territorio, credendo che la pianificazione debba relazionarsi con il contesto per essere in grado di proporre e finalizzare i suoi obiettivi. Conseguenza di questo è per noi il fatto che una sensibile metodologia di pianificazione debba confrontarsi sia con i processi istituzionali sia con le dinamiche e i valori socio-culturali locali. In generale gerarchie di potere e decisioni centralizzate tendono a prevalere su pratiche decisionali di tipo collaborativo; questa tesi si è proposta quindi l'obiettivo

di ragionare sulle une e sulle altre in un contesto reale per raggiungere uno schema di pianificazione condiviso.

La pianificazione urbanistica è da noi intesa come una previsione al futuro di pratiche di accordo e decisione finalizzate a raggiungere un obiettivo comune, da questo punto di vista il processo è parte essenziale della stessa pianificazione. Il tema è attuale in un contesto in cui l'urbanistica si è sempre confrontata in prevalenza con i temi della razionalizzazione della crescita, e con concetti da tempo in crisi che vanno oggi rimessi in discussione rispetto alle attuali istanze di trasformazione "sostenibile" delle città e dei territori.

Potremmo riassumere le nostre riflessioni sull'urbanistica ed i nostri intenti rispetto al piano della Darsena di Città di Ravenna attraverso una definizione di Rem Koolhaas:

l'urbanistica è la disciplina che genera potenziale, crea opportunità e causa eventi, mentre l'architettura è tradizionalmente la disciplina che manipola questo potenziale, sfrutta le possibilità e circoscrive.<sup>1</sup>

Il percorso di ragionamento descritto in questa tesi intende presentare attraverso alcune questioni significative l'evoluzione dello spazio urbano e delle pratiche di pianificazione, arrivando a formulare un "progetto tentativo" sul territorio della Darsena di Città.

---

<sup>1</sup>R. Koolhaas, *The new world*, in "Wired", giugno 2003, pagg. 12-14, pag. 14.





## CAPITOLO 1

## 1.1 Il piano regolatore nella sua evoluzione: alcune riflessioni

Questi ultimi tre decenni hanno determinato un radicale cambiamento dell'aspetto delle nostre città e dei paesaggi regionali, modificando in modo sostanziale anche la struttura sociale ed economica dei territori urbani e non.

Il mutamento radicale delle dinamiche di espansione della città si è tradotto in una crescita sempre più contenuta dal punto di vista demografico, pur non arrestando i processi di urbanizzazione e di consumo di suolo.

Il mercato immobiliare e la domanda insediativa si sono espansi verso la "campagna" (che in molti casi presenta tutti i connotati ed i servizi della città, seppur distribuiti su un territorio più vasto) mentre la trasformazione della struttura economica ha lasciato all'interno del tessuto esistente aree dismesse che spesso non sono state riqualificate portando a una situazione di evidente degrado. La presenza di nuovi protagonisti sulla scena della trasformazione urbana, come i proprietari di grandi aree industriali dismesse, a loro malgrado attori nei processi di recupero o di degrado delle città contemporanee, ci spinge ad un generale ripensamento sul come ri-progettare la città.

La corsa all'edificazione ha indubbiamente contribuito a costruire una città per molti versi insoddisfacente facendo emergere carenze infrastrutturali, sottodotazione di servizi ed attrezzature e soprattutto una nuova domanda sociale per una migliore qualità urbana. Siamo oggi in una situazione di transizione e di evoluzione dei percorsi per lo sviluppo urbano, sia riguardo alle nuove politiche di intervento, sia per quanto concerne la normativa nel settore dell'urbanistica e della pianificazione territoriale che richiede il confronto con un grado di aspettativa e consapevolezza sempre maggiore da parte della società.

Analizziamo brevemente l'evoluzione della legislazione urbanistica che ha caratterizzato l'età moderna che, messa a punto per il trattamento dei problemi generati dall'espansione urbana collegata allo sviluppo industriale, di fronte a mutamenti assai profondi e complessi, manifesta oggi un evidente stato di inadeguatezza.

L'urbanistica non è soltanto una manifestazione della società civile, ma anche una disciplina fondamentale della cultura moderna. E in quanto tale non progredisce unicamente a mezzo di riforme legislative, ma anche e forse principalmente, attraverso lo sviluppo e il progresso culturale della disciplina in se stessa e la diffusione dei propri contenuti nell'ambito della pubblica opinione.<sup>2</sup>

Con la rivoluzione industriale sorge la necessità di disciplinare lo sviluppo urbano a seguito della imponente urbanizzazione che trasferisce gli addetti all'agricoltura all'industria. In Europa la popolazione urbana aumenta, dal 1800 al 1910, da 19 milioni a 127 milioni.

La prima regolamentazione della pianificazione in Italia è la legge 2539/1865, formulata per sveltire le procedure di approvazione e costruzione delle grandi opere. La 2539 regola

---

<sup>2</sup>G. Campos Venuti, *Amministrare l'urbanistica trenta anni dopo*, in "Bologna come laboratorio dell'urbanistica di Campos Venuti", Settembre 2006, pag. 5.

l'espropriazione di pubblica utilità, individua i soggetti interessati e definisce i criteri e le procedure per la determinazione dell'indennità di esproprio. Stabilisce inoltre la facoltà, per i Comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti, di redigere un piano regolatore.

In seguito un'altra legge, la 2802/1885, andrà ad occuparsi di regolamentare l'indennizzo di esproprio degli immobili per il risanamento della città di Napoli. La legge stabilisce l'entità dell'indennizzo come media del valore venale dell'immobile e degli affitti degli ultimi dieci anni. Il dibattito per l'elaborazione di una regolamentazione degli usi del territorio a livello nazionale è fervente: Plinio Marconi nel 1937 definisce il concetto di "proporzionamento del piano" attraverso una comunicazione al I Congresso Nazionale di Urbanistica. Il proporzionamento veniva rappresentato tramite una tabella metrica riportante le zone per singole estensioni e il numero di abitanti, inglobando così il principio della zonizzazione. Nel manuale redatto da Giorgio Rigotti il proporzionamento viene definito come «il raggiungimento di un determinato stato collettivo e attrezzature necessarie a raggiungere e mantenere un determinato livello sociale».<sup>3</sup>

Nel 1942 viene emanata la Legge 1150, tutt'ora vigente, che si presenta come un provvedimento per la definizione dei livelli di governo del territorio attraverso un sistema gerarchico di strumenti urbanistici finalizzato a soddisfare le prevedibili esigenze future:

- a scala territoriale, il Piano Territoriale di Coordinamento – PTC
- a scala intercomunale e comunale, il Piano Regolatore Generale – PRG
- a livello attuativo, il Piano Particolareggiato – PP

Questa legge prevede uno specifico meccanismo di attuazione basato sui Piani Particolareggiati per rendere concreta la realizzazione degli interventi previsti nel PRG. Essendo il PP il principale strumento di attuazione si può capire come la legge sia «assai precisa nella definizione dei livelli di governo del territorio sotto il profilo procedurale, mentre risulta carente nella definizione di metodi, contenuti e obiettivi [...] caratteristica questa che spiega in parte le ragioni della sua longevità».<sup>4</sup> I piani regolatori pensati e definiti dalla 1150 come piani "generalisti" vengono invece il più delle volte redatti come piani di dettaglio, o addirittura, come vedremo in seguito, come progetti a grande scala delle future espansioni urbane:

uno degli elementi della questione, infatti, è senza'altro l'inerzia culturale, e dunque la difficoltà, prima a comprendere, e poi a praticare il principio di innovazione introdotto dalla legge del 1942.<sup>5</sup>

Sarà poi l'importante apporto della legislazione regionale che a partire dagli anni '70 interverrà ad integrazione della 1150.

Negli anni '60 l'urbanistica nasce direttamente dalla politica dei Comuni, l'obiettivo dei piani è decisamente orientato verso l'espansione della città, attraverso l'uso diffuso e generalizzato

---

<sup>3</sup>G. Rigotti, *Urbanistica. La tecnica*, Utet, Torino 1957, pag. 256.

<sup>4</sup>V. Orioli, *L'evoluzione del piano fra continuità e innovazione*, Pitagora, Bologna 2004, pag. 9.

<sup>5</sup>P. Colarossi, A.P. Latini (a cura di), *La progettazione urbana*, Il Sole 24 Ore, Milano 2007, pag. IX.

della tecnica della zonizzazione, menzionata esplicitamente nella 1150. Il piano si configura come uno strumento codificato lontano dalla realtà fisica che necessita di un testo scritto per essere adeguatamente interpretato. La corsa verso l'espansione insediativa sul territorio accentua l'attenzione sulla differenza esistente fra rendita agricola e rendita urbana, l'enorme sproporzione tra le due forme di rendita indirizza lo sviluppo di aggregati urbani "a macchia d'olio" dettati sempre più spesso da interessi politici ed economici di carattere speculativo. La Legge n.765 del 1967 ("legge ponte") definisce in modo univoco i contenuti e la procedura di redazione del PRG introducendo limiti sull'edificabilità ai comuni sprovvisti di PRG; in particolare modifica le norme sulle lottizzazioni introducendo il Piano di Lottizzazione. L'utilizzo del PRG comincia a diffondersi con la legge ponte e diverrà pratica corrente solo con le leggi regionali a partire dagli anni '70. Nel 1968, attraverso il Decreto Ministeriale 1444 vengono stabiliti gli standard urbanistici, ossia le superfici minime ad uso pubblico per abitante, che inderogabilmente, ogni PRG deve applicare.

Verso la metà degli anni '70, le esigenze di espansione della città si diversificano, il PRG associato alla pratica dello zoning presenta i suoi limiti a causa del crescente numero di attori interessati, di un contesto socio-economico e di una complessità reale che si discostano sempre più dalla linearità teorica prevista dal piano razionalista. Diventa evidente come lo strumento PRG non consenta la prefigurazione dello sviluppo secondo il modello immaginato dagli stessi progettisti ed il confrontarsi con le dinamiche reali genera una sempre maggiore riluttanza nell'applicazione di provvedimenti imposti dall'alto. Per contrastare questa tendenza si rafforza il compito degli strumenti normativi, le Norme Tecniche diventano sempre meno "attuative" assumendo la dettagliata regolamentazione dell'attività edilizia all'interno del PRG stesso fino a sostituire il più "anziano" Regolamento Edilizio (al tempo obbligatorio per tutti i comuni). Il progressivo "rigonfiamento" del piano regolatore riduce la considerazione per gli strumenti attuativi che, ritenuti in sostanza come estensioni del piano regolatore, contribuiscono a rendere l'urbanistica italiana più complicata, più lenta e sicuramente meno efficace.

«L'eccessiva complessità a cui si è approdati non ha fatto che accentuare lo scollamento rispetto alla realtà pianificata e alle difficoltà dei meccanismi di attuazione»<sup>6</sup>: per la necessità di una riforma che risolva l'inadeguatezza dello strumento di piano diviene un problema emergente che riguarda non solo i presupposti teorici ma anche gli aspetti attuativi.

All'inizio degli anni '80 si intraprende un percorso di rilettura del piano dal punto di vista architettonico attraverso l'introduzione di progetti nel piano: «il progetto può assumere un ruolo alternativo al piano, oppure essere di integrazione e supporto allo strumento urbanistico».<sup>7</sup> Nel primo caso la procedura classica, definita attraverso la 1150, viene scavalcata da una sorta di deregolamentazione pragmatica che, sovrapponendosi all'impianto legislativo esistente, concretizza la realizzazione di singoli progetti attraverso varianti al piano regolatore. Nel secondo caso l'intento di progetto è quello di guidare l'immaginario collettivo prefigurando le potenzialità di trasformazione del territorio attraverso un'apertura verso le richieste di mercato

<sup>6</sup>V. Orioli, *op. cit.*, pag. 15.

<sup>7</sup>P. Gabellini, *Il disegno urbanistico*, NIS, Roma 1996, pag. 36.



seguendo le linea della procedura tracciata dalla legge 1150. L'introduzione dei progetti porta sicuramente ad un'innovazione dei metodi di redazione dei piani, dove la tanto discriminata tecnica della zonizzazione, spesso ritenuta responsabile di vincolismi segregativi, trova invece utilizzo come «strumento per generare polifunzionalità anzi che monofunzionalità».<sup>8</sup>

La cultura urbanistica italiana trova tuttavia difficoltà nel rispondere ai fenomeni emergenti, nonostante l'evoluzione di metodi e tecniche, rimane fortemente legata all'esperienza del PRG dettata dalla 1150 e fatica ad immaginare un piano diverso da quello prefigurato dalla logica razionalista originaria.<sup>9</sup>

La logica originaria fonda il dimensionamento del piano attraverso un procedimento divenuto pratica consolidata all'interno del pensiero urbanistico italiano. Questo processo, che potremmo definire procedimento archetipico di dimensionamento, trova una precisa definizione attraverso le seguenti fasi:

- Si fissa la durata del piano.
- Si valuta sommariamente l'aumento di popolazione  
(basandosi sull'ordine di grandezza degli aumenti registrati nel decennio precedente)
- Si definisce la capacità complessiva del piano in mq/abitante
- Si ricava la quota media pro-capite di superficie territoriale
- Si sceglie un' indice standard per tradurre il numero di abitanti in SU

Questa procedura evidenzia le problematiche implicite nello stesso procedimento di costruzione degli strumenti urbanistici, che hanno caratterizzato la sperimentazione del metodo nell'ultimo secolo come:

1. Definizione arco temporale del piano
2. Scelta dei parametri per tradurre gli abitanti in SU
3. Rapporti con le risorse e le politiche
4. Criteri di distribuzione e localizzazione degli oggetti e spazi quantificati

Questa procedura ha molti limiti. In primo luogo il suo buon funzionamento implicherebbe il fatto che le sequenze del procedimento debbano funzionare tra loro in maniera organicamente reciproca, ma ciò difficilmente avviene in quanto la prima e la seconda fase spesso non si trovano in accordo con la quarta e la terza resta in molti casi atrofizzata.

I limiti sostanziali del ricorso ad un modello di pianificazione in cui la procedura del dimensionamento ha uno spazio così ampio sono puntualmente rilevati da Patrizia Gabellini:

Nel dimensionamento si perdono l'istanza etica e l'idea di modello, prevale il carattere laico e matematico delle operazioni; gli standard non hanno un valore categorico, non

---

<sup>8</sup>G. Campos Venuti, *La terza generazione dell'urbanistica*, Franco Angeli, Milano 1988, pag. 21.

<sup>9</sup>V. Orioli, *op. cit.*, pag. 18.

garantiscono il raggiungimento di una condizione abitativa ideale, ma sono semplici strumenti di misura [...] in particolare si può osservare che mentre il calcolo della domanda, fabbisogno, ha assunto una struttura archetipica che si è mantenuta costante nel tempo, la sequenza calcolo-dislocazione-caratterizzazione dell'offerta, che costituisce la sequenza progettuale del piano, ha subito trasformazioni radicali.<sup>10</sup>

Françoise Choay suggerisce quindi di abbandonare «il terrorismo che l'architetto-urbanista-demiurgo esercita per imporre le sue scelte alle popolazioni», per affrontare con modestia i notevoli problemi sul tappeto.

Vorremmo quindi analizzare e confrontarci con le emergenti correnti di pensiero, facendo riferimento a luoghi e ad esperienze nei quali ci sembra che il terreno per queste riflessioni sia più fertile, come i paesi del nord Europa.

La recente pubblicazione *Spontaneous City*, dello studio olandese Urban Design, vuol essere un manifesto avente l'intento di "provocare" una discussione sulla pianificazione territoriale nel ventunesimo secolo. «L'epoca della pianificazione territoriale di larga scala è finita»:<sup>11</sup> questo è l'approccio di Urban Design, da cui deriva che gli architetti e i pianificatori hanno il compito di «re-inventare se stessi, per rimanere rilevanti, in un periodo di inadeguatezza metodologica e continui cambiamenti, che devono sviluppare non solo nuovi approcci ma nuove relazioni».<sup>12</sup>

Urban Design argomenta il fatto che la speciale combinazione di passività relativa ed enorme responsabilità che caratterizza l'architettura e la pianificazione territoriale sollecita i suoi professionisti ad avere il coraggio di iniziare processi con risultati sconosciuti e ad avere la forza di convincere gli indecisi a fare lo stesso.

Nel suo reiterato processo di auto-riproduzione la città contemporanea si è progressivamente "liberata" del territorio, attraverso i processi indotti di urbanizzazione accelerata in favore di uno "sviluppo" che è fra i principali responsabili del degrado ambientale del pianeta, generando periferie caratterizzate da una calante qualità dell'abitare.

La sensibilità attorno a queste tematiche è ora giunta a maturazione, ed anche i sostenitori dello "sviluppo" non possono ora fare a meno di confrontarsi con le nuove povertà, figlie di anni di speculazione sull'ambiente in favore dell'insediamento umano. Da questo punto di vista il ruolo degli architetti e degli urbanisti è un ruolo profondamente "etico", che si deve proporre di promuovere

una rinascita attraverso nuovi atti fecondanti, che producano nuovamente territorio, ovvero nuove relazioni fertili fra insediamento urbano e ambiente [...]. In questi atti territorializzanti c'è il germe di un'autentica e durevole sostenibilità dello sviluppo in quanto ricerca fondativa di relazioni virtuose, di nuove alleanze fra natura e cultura, fra cultura e storia.<sup>13</sup>

Françoise Choay esprime la progressiva privazione di elementi della città che hanno portato all'amnesia dei saperi e delle competenze per il processo di edificazione della città e del

<sup>10</sup>P. Gabellini, *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma 2001, pag. 48.

<sup>11</sup>Urban Design, *The spontaneous city*, Bis Publisher, Amsterdam 2010, pag. 178.

<sup>12</sup>Ivi, pag. 3.

<sup>13</sup>A. Magnaghi, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino 2010, pag. 18.

territorio nel suo saggio *Le regne de l'urbain ou' la mort de la ville*, dove si interroga sulla natura di quell'urbanizzato che non è città, ma che si può definire "non-città" e «che sembra essere il destino delle società occidentali avanzate», ponendosi un quesito fondamentale per il suo ragionamento «ma conurbazione è sinonimo di città?». <sup>14</sup>

Proviamo a pensare a come fossero organizzati gli insediamenti umani prima dell'avvento dell'industrializzazione, in armonia con le leggi naturali e divine, ad immagine del cosmo e delle sue regole, in netta contrapposizione con le urbanizzazioni odierne dettate in funzione delle regole statistiche applicate ai flussi di merci, ai prezzi dei terreni ed a poche altre variabili di pari rilevanza cosmica.

Alberto Magnaghi definisce l'urbanizzazione contemporanea come un «processo di totale sganciamento dalle regole costitutive dell'identità di luogo» in cui prevale la componente «uomo-macchinario-funzioni economiche» e non più il rapporto «uomo-ambiente-natura». <sup>15</sup>

Nel recente passato sia nella città storica, che nella città moderna industriale, i legami con le identità locali sono andati persi, arrivando ad un tendenziale sganciamento dai contesti e a una radicale autonomizzazione della organizzazione spaziale della società dai luoghi su cui insiste, trattandoli come semplice sfondo o supporto.

Attraverso "protesi tecnologiche" ci si è liberati dai contesti e vincoli territoriali locali, producendo un isolamento dalle tipicità caratteristiche proprie del territorio. Insieme al modo di urbanizzare, anche il nostro modo di rapportarci al mondo alimentare e dei servizi esprime oggi lo stesso distacco dai luoghi e quindi anche dalla nostra identità più profonda

I prodotti della natura e dell'agricoltura sono stati trasformati, da quanto si vede, in prodotti dell'industria. E così, mangiatore e mangiato sono esiliati dalla realtà biologica. Il risultato è una sorta di isolamento che non ha precedenti nell'esperienza umana, in cui chi mangia può pensare che mangiare sia in primo luogo una transazione puramente commerciale tra sé e il fornitore e in secondo luogo una transazione puramente appetitiva tra sé e il cibo. Questa singolare specializzazione è di nuovo un palese vantaggio per l'industria alimentare che ha buone ragioni per oscurare il nesso tra cibo e modo di produrlo. <sup>16</sup>

Il ricorso ad un modello economico che privilegia il locale come dimensione degli scambi, sostiene Berry, è una nuova forma di protezionismo, ma di un "protezionismo giusto e sano" a protezione di produttori e comunità locali insieme all'ambiente, pur non privandosi dei rapporti con l'esterno. Un parallelismo tra l'industria alimentare e l'industria dello "sviluppo urbano" è evidente: si sta perdendo il nesso con il contesto, attraverso la ripetizione di un segno che si autorappresenta, all'insegna del pensiero unico. Le tecnologie industriali ci hanno liberato dalla schiavitù della natura a favore di un'economia di sviluppo che trae profitto dalle risorse naturali e da quelle umane attraverso un fenomeno di globalizzazione che ci sta progressivamente staccando dalle nostre radici, distruggendo le nostre risorse produttive locali, costringendoci ad

---

<sup>14</sup> Cfr. F. Choay, *Del destino della città*, Alinea, Milano 2001, pag. 61.

<sup>15</sup> Ivi, pag. 28.

<sup>16</sup> B. Wendell, *La risurrezione della rosa. Agricoltura, luoghi, comunità*, Slow Food Editore, Bra 2006, pagg. 129-130

alimentarci attraverso un'economia privatizzata generatrice di bisogni ed alimentata da risorse provenienti da territori sempre più lontani.

Ivan Illich, nel suo saggio *Per una storia dei bisogni*, scrive: «quella dei bisogni di base può essere considerata l'eredità più insidiosa lasciataci dallo sviluppo».<sup>17</sup> Secondo Ivan Illich la creazione dei "bisogni di base" ha trasfigurato la natura umana. La trasformazione è avvenuta rapidamente, in un paio di secoli, durante la generazione del secondo dopoguerra avviene il passaggio dall' "uomo comune" all' "uomo bisognoso". In questo periodo la radice del mutamento è stata quello che può chiamarsi progresso, sviluppo, crescita. Questo mutamento ha condizionato la grande maggioranza della popolazione del pianeta, portando ad una dipendenza di beni e servizi chiamata "bisogno" che ha determinato quali dovessero essere gli standard di vita dell'umanità.

Magnaghi scrive a proposito:

a questo oblio contribuisce l'immane mobilitazione di forza lavoro che fa dello sradicamento geografico e sociale la condizione prevalente del residente, non più abitante: la condizione di straniero, di immigrato, di nomade, di city user, di massificato diviene prevalente nel modello insediativo metropolitano, con la rottura delle relazioni fra etnia, linguaggio e territorio; i residenti della periferia sono dislocati a caso in siti resi indifferenti alla loro storia [...] la condizione di perifericità diviene la condizione dominante del popolo della urbanizzazione contemporanea.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup>I. Illich, *Per una storia dei bisogni*, Mondadori, Milano 1981, pag. 29.

<sup>18</sup>A. Magnaghi, *op. cit.*, pag. 32.

## 1.2 Verso uno strumento di pianificazione attento alla dimensione sociale

La partecipazione come pratica ha le proprie radici nel periodo a cavallo tra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX secolo, quando Patrick Geddes, in *Cities in evolution* teorizza uno strumento per il recupero e la pianificazione della città che assume per la prima volta un punto vista "ecologico". La logica di partenza è quella di ripensare alla progettazione tramite un sistema di matrici ben definite, come la matrice LUOGO, la matrice GENTE e quella LAVORO, introducendo anche la sperimentazione di alcune pratiche per la riqualificazione e la trasformazione di edifici in disuso o autogestiti.

La visione di Geddes, forse non completamente in sintonia con il pensiero del suo tempo, non viene capita appieno e inevitabilmente abbandonata. Un motivo riconducibile a questa circostanza è probabilmente la contrapposizione tra il pensiero organico di Geddes e la volontà di intervenire attraverso un approccio più tecnicista proprio del pensiero moderno chiamato a risollevare una situazione di disagio diffuso che attraversa il mondo nei due decenni successivi al primo conflitto mondiale. Il punto di vista di Geddes richiede per sua espressa natura un supporto politico significativo in campo gestionale; è perciò chiaro che in una situazione come quella la possibilità di impostare con decisione una strategia di questo tipo risultasse sconveniente.

La partecipazione esprime una volontà generale che si prefigge di raggiungere principi di giustizia ed equità sociale. Il fattore che muove tutto il ragionamento è la convinzione che il processo progettuale scaturito dalla mobilitazione e dal contributo individuale e collettivo dia vita a spazi che sappiano meglio esprimere la cultura del luogo.

Queste idee sono state richiamate a gran voce da un certo numero di architetti nel corso degli anni '60 e '70 quando l'aspetto politico e sociale è emerso con forza nei processi di pianificazione. Grazie al dibattito che si apre in questi anni anche le democrazie che ospitano questi processi raggiungono un più alto livello di maturità, così da ambire ad un vero modello di efficacia operativa. All'interno di questo scenario si apre un vero e proprio dialogo, dove i protagonisti sono gli interlocutori di questa comunicazione allargata, gli attori sociali chiamati ad interpretare un ruolo significativo nelle scelte decisive. All'interno del panorama italiano la personalità di riferimento che maggiormente ha inciso sulla crescita di queste pratiche è Giancarlo De Carlo. Egli ha avuto un'impronta particolare nell'architettura italiana e non solo, durante il periodo che va dagli anni '60 fino agli anni '90, essendo uno dei primi a teorizzare e praticare la partecipazione degli utenti durante l'approccio progettuale. Manifestando la volontà di contrapporsi ad un "progetto rigido", introducendo la ricerca di una soluzione per tentativi. Attraverso le sue parole possiamo capire meglio come si sviluppa questo pensiero.

La partecipazione è questione complessa. Ma io continuo a credere che per l'architettura sia una delle vie d'uscita. L'architettura è infatti un modo di comunicazione che tutti, potenzialmente, potrebbero usare; che un tempo tutti usavano. Nella civiltà [...] molti partecipavano a una cultura diffusa dell'abitare. La conoscenza architettonica era condivisa

e anche chi non era del mestiere possedeva capacità di confrontarsi con i manufatti murari, di osservarne le tessiture, i materiali e le tecniche, di riconoscerne la funzione, di apprezzare le differenze, di stimarne le quantità, la bellezza. Poi la conoscenza è scomparsa e l'architettura è diventata dominio esclusivo dell'architetto: artista, professionista, tecnico specializzato, secondo la cultura e i poteri delle varie epoche dal Rinascimento all'Illuminismo, all'Industrializzazione. Questo processo è ancora in corso e la figura dell'architetto, nell'epoca postindustriale tende a essere ancora più esclusiva, sotto l'apparenza del tendere a includere, che in realtà è un tendere a cooptare. Tutto questo produce disastro sociale e politico, perché divide gli esperti, quelli che "sanno" e "sanno fare" da quelli che non sanno neppure "perché" si fa, e che in questo stato di estraniamento arrivano ad avere perfino difficoltà a interpretare ed esprimere i loro bisogni. [...] Per uscire dalla sterile situazione di isolamento in cui si trova l'architettura, è importante che la gente partecipi ai processi di trasformazione delle città e dei territori ma è anche importante che la cultura architettonica si interroghi su come rendere l'architettura intrinsecamente partecipabile; o, in altre parole, come cambiare le concezioni, i metodi e gli strumenti dell'architettura perché diventi limpida, comprensibile, assimilabile: e cioè flessibile, adattabile, significativa in ogni sfaccettatura. Dunque io credo che non serve una teoria della partecipazione mentre invece occorre l'energia creativa necessaria a uscire dalle viscosità dell'autonomia e a confrontarsi con gli interlocutori reali che si vorrebbero indurre a partecipare. [...] La partecipazione impone di superare diffidenze reciproche, riconoscere conflitti e posizioni antagoniste. È difficile che il dialogo si apra subito a una fluente e efficace comunicazione. Ma quando si raggiungono fiducia e confidenza, allora il processo diventa vigoroso, spinge all'invenzione, innesca uno scambio di idee che viene continuamente alimentato dall'interazione dei vari modi diversi di percepire le questioni portate nel dibattito dai vari interlocutori. A questo punto l'ambiente si scalda e "accade" la partecipazione, che è un evento non solo intellettuale o mentale, ma anche fisico, [...] le proposte architettoniche che un bravo architetto riesce a dare nel processo partecipativo sono senza dubbio personali, e questo non è di per sé un limite; al contrario è una risorsa. La verifica della qualità dei risultati avviene quando gli altri, i partecipanti, si riconoscono in quello che l'architetto propone. Accade come accadeva per tutti – e anche ora per gran parte dei giovani – con la musica. Tutti suonavano, ma qualcuno era capace di produrre sonorità particolari; e quelle sonorità a un certo punto venivano riconosciute e diventavano patrimonio diffuso. Oggi la capacità di condividere ai livelli più alti è molto attenuata, ma io credo che riprenderà. Lo sforzo di organizzare e dare forma allo spazio fisico continuerà a essere esigenza impellente e passione umana. Ma per non morire l'architettura dovrà coinvolgere chi direttamente o indirettamente la utilizza. Non sarà facile, perché la società è sempre più intricata: infinite sono diventate le classi, le categorie, i gruppi sociali. Ma questa è la bellezza del periodo che stiamo vivendo.<sup>19</sup>

<sup>19</sup>M. Sclavi, *Avventure urbane*, Eleutera, Milano 2002, pagg. 238-242.

La presenza fondamentale di De Carlo nel dibattito urbanistico passa parzialmente in secondo piano durante il periodo che va' dalla fine degli anni '60 fino agli anni '80, periodo in cui l'atteggiamento preponderante è di tipo politico-amministrativo. Il suo pensiero tornerà alla luce con forza quando l'attenzione ritorna verso la centratura del progetto sulla città fisica, esplorata attraverso l'organizzazione, il coinvolgimento e il sondaggio sociale. Alcuni dei lavori svolti da De Carlo, come ad esempio il caso di Pistoia e di Lastra a Signa, sono divenuti riferimenti del linguaggio urbanistico.

La pianificazione recente va' intesa come sistema concreto di interazione multipla: non è quindi più soltanto un'opzione democratica ma sempre più un requisito tecnico del governo del territorio. Il tema della Governance del territorio è proprio l'ambito entro il quale viene generalmente collocato il processo di partecipazione, rilanciato sempre più da nuove motivazioni formali, come la necessità di inserire all'interno delle amministrazioni un sistema di negoziazione o di interscambio di informazioni con i cittadini destinatari del progetto. A questo si aggiunge l'esigenza di modificare quell'atteggiamento neutrale che, in fase progettuale molto spesso non garantisce una sufficiente capacità di fare scelte eque nel rispetto delle radici del luogo. La possibilità di adottare un atteggiamento che accolga in maniera positiva l'introduzione del processo di partecipazione ha messo però in difficoltà gli addetti ai lavori, a fronte di una situazione che si presenta complicata per diversi aspetti. Un primo è quello legato agli aspetti burocratici e ai rallentamenti durante le fasi di approvazione degli strumenti di piano, a cui si aggiunge un altro dilemma relativo al coinvolgimento vero proprio di quanti e quali cittadini, col timore che sul piano decisionale possano essere influenzati in modo decisivo da interessi economici personali. Istituzionalmente perciò la fase di formazione del piano viene affrontata all'interno dell'amministrazione e successivamente approvata in regione prima di essere discussa assieme ai cittadini, in modo tale da non avvantaggiare alcun cittadino nell'acquisizione di informazioni preliminari. Questa procedura, generalmente valida, richiede particolare attenzione nei diversi casi in cui viene applicata. A questo proposito si è cercato negli ultimi anni di dare spazio alle regioni dando la possibilità attraverso leggi ad hoc di regolamentare le fasi del processo di partecipazione caso per caso, sia per agevolare i meccanismi di approvazione, sia per avviare un progressivo rinnovamento qualitativo degli strumenti di pianificazione. Alcuni esempi a riguardo sono: la Legge Regionale 20 del 2000 in Emilia Romagna, alla quale è seguita la Legge Regionale 3 del 2010 contenente nello specifico le indicazioni sulla partecipazione, e la Legge Regionale 1 del 2005 in Toscana che ha preceduto la legge regionale 69 del 2007, primo vera legge in Italia contenente la regolamentazione della partecipazione. Situazione differente troviamo in Lombardia dove la regione demanda direttamente a livello comunale l'approccio partecipativo locale attraverso la Legge Regionale 12 del 2005 con la quale vengono istituiti dei Piani di Governo del Territorio (P.G.T). Questo testo propone il concetto di partecipazione come uno dei criteri ispiratori del progetto e soprattutto come una delle caratteristiche fondamentali, assieme a pubblicità e trasparenza delle attività per la formazione degli strumenti di piano, utili all'integrazione dei contenuti di pianificazione da parte dei privati.

Al momento di intraprendere questo tipo di esperienza, gli aspetti che maggiormente spaventano sono sicuramente quello legato al rifiuto e quello derivante dal conflitto che si genera durante il confronto. Il rifiuto della partecipazione proviene molto spesso direttamente dai decisori o dalle figure tecniche motivato da diverse considerazioni di fondo. La prima è relativa al rifiuto verso la società, ovvero al cambiamento della realtà sociale in quanto fondata su un blocco di potere istituzionale. Un secondo tipo di ragioni del rifiuto è di tipo procedurale; si accusa, come già accennato, la partecipazione di complicare eccessivamente l'iter burocratico, rafforzando ulteriormente il concetto presentando lo spettro di rallentamenti e costi eccessivi. Possiamo proseguire indicando come a volte emerga una sorta di rifiuto "tecnocratico" legato alla volontà di alcuni di destinare il processo di partecipazione soltanto a chi è realmente in possesso di un titolo, ovvero gli addetti ai lavori. Potremmo definire questo atteggiamento di tipo "elitaristico", affine alla prima tipologia di rifiuto, e motivato molto spesso da scelte di tipo etnico-culturale, religioso o di genere. Possiamo rilevare a volte anche un atteggiamento di tipo antagonista, dove il rifiuto di chi è chiamato a intervenire al processo è motivato dalla volontà di evitare ogni corresponsabilità dell'esito finale, rimanendone al di fuori. Situazione che si verifica anche nel caso in cui i partecipanti siano portati a pensare che le decisioni fondamentali per il processo siano già state prese e il confronto sia destinato a definire soltanto scelte di poco conto. La concezione conflittuale è all'interno di questo percorso una componente inevitabile, assume nel dibattito addirittura una connotazione positiva, ritenuta un fattore favorevole alle dinamiche sociali. La contrapposizione deriva molto spesso da situazioni sociali lontane tra loro che nella contrapposizione stessa portano a conoscenza un valore determinante (minoranze sociali, gruppi marginali). Ognuno di questi elementi in gioco si ritaglia un ruolo rilevante nella partecipazione, ma non solo. Collaborano infatti nella messa a fuoco dei punti nodali del processo e del conflitto, step fondamentale nello sviluppo. Queste "figure" della partecipazione rappresentano un punto di vista fortemente sociale nel discorso intrapreso sin qui, ma un altro aspetto è come esse si rapportano alla sfera tecnica e politica dell'urbanistica. Sono molteplici i casi di una progettazione che non tiene conto della partecipazione, ma nella ricerca teorica presente possiamo elencare numerosi casi in cui la "forma" istituzionale introduce la cura del processo di partecipazione. Forme che sono orientate, attraverso il processo, quasi a scardinare la normale prassi amministrativa.

L'obiettivo finale che ci si propone di raggiungere è la definizione di un vero e proprio "piano strategico", derivato dal contributo importante di ognuna delle parti chiamate in causa. Un piano strategico è strutturalmente connesso alla presenza di processi partecipativi. La volontarietà è la caratteristica fondamentale, legata alla scelta o meno di intervenire senza vincoli legislativi, cioè senza imporre prescrizioni vincolanti, rimanendo aperti a delle linee di indirizzo condivise anche da parte di chi promuove il processo. Attraverso questa scelta si favorisce la capacità autonoma di adottare delle decisioni e delle iniziative utili a caratterizzare le linee guida del progetto, situazione mai affrontata nello sviluppo di precedenti piani "ordinari". Quello discusso sin qui è un piano a livello puramente teorico, ma a livello pratico non sono poche le difficoltà riscontrabili. L'impegno elevato, la rivalità che può sorgere tra i



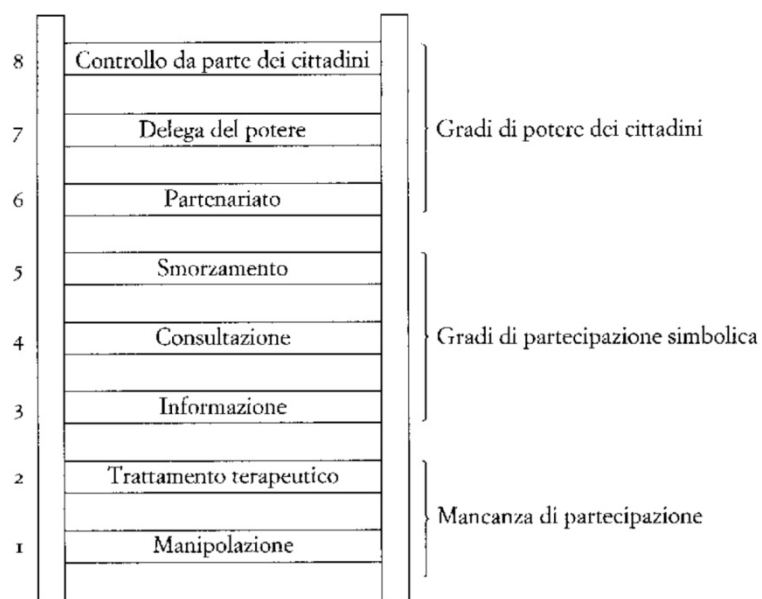
diversi interlocutori e la necessità di coinvolgere in modo concreto degli *Stakeholders* influenti sono alcuni dei fattori che a lungo andare risulteranno scoraggianti. Inoltre la realizzazione di un piano generale provoca molto spesso indifferenza nei cittadini che recepiscono con più facilità le iniziative legate a interventi più precisi e di carattere locale. Da questo punto di vista possiamo desumere che la costruzione di un piano strategico efficace può avvenire soltanto grazie al coinvolgimento un numero significativo di finanziatori, accompagnati da un forte impegno diffuso da parte di un soggetto istituzionale. Oltre a questo è indispensabile un gruppo di collaboratori che, grazie alle loro capacità, siano in grado di aprire un dibattito in cui i cittadini vengano motivati ad interpretare il ruolo di protagonisti attivi. L'insieme di queste caratteristiche non è però facilmente raggiungibile, e molto spesso la scelta di adottare un piano strategico deriva da fattori di incertezza del territorio e delle figure decisionali. La vera condizione per verificare la buona riuscita di uno strumento di questo tipo è la volontà di garantire alle scelte strategiche una concreta assunzione come criterio di guida per la pianificazione. Condizione che deve però necessariamente dilatarsi nel tempo per un periodo minimo in grado di constatare la validità delle indicazioni stesse, indipendentemente da avvicendamenti di tipo amministrativo (gli strumenti di partecipazione in Italia hanno avuto un carattere poco innovativo, diradandosi poi durante la fase di gestione). L'esperienza che ci porta il processo di partecipazione è, da un punto di vista conflittuale, abbastanza chiara. All'interno di un confronto tra più interlocutori è giusto che si rispetti l'opinione di ognuno, ma è inevitabile a lungo andare una sorta di scontro vivace.

Il modello di partecipazione rappresenta dunque un patto tra chi governa e il cittadino, l'attività concreta che si sviluppa al di fuori del paradigma teorico di riferimento. Ci sono diverse categorie di modelli esistenti differenti tra loro per sviluppo e configurazione. Un primo raggruppamento è quello legato a modelli "a scala", in cui lo schema si basa su di una scala di partecipazione che parte dalla Manipolazione, vista come forma più bassa di partecipazione per raggiungere il livello massimo di controllo, completamente nelle mani dei cittadini. Questo schema ideato da Sherry Arnstein<sup>20</sup> durante gli anni '90 vuole attribuire al concetto di partecipazione il compito di ri-formare la società attraverso i cittadini. Il primo segmento di questa scala è composto di due gradini e racchiude tipologie di intervento che risultano contraddistinte dalla mancanza di partecipazione, passando tra le attività politiche che, mascherate per processi collettivi pubblici, non esercitano in realtà alcun tipo di coinvolgimento dei cittadini. Il blocco successivo è composto da tre gradini: informazione, consultazione e smorzamento. Questo rappresenta il primo passo verso una reale attività che comprenda il contributo dei cittadini e viene etichettato in modo peggiorativo come "di facciata" o "simbolica", motivando come molto spesso la comunicazione sia a senso unico e tenga poco in considerazione le reali opinioni. Infine gli ultimi tre gradini sono quelli in cui lo *status quo* può cambiare, dove prima di raggiungere lo step conclusivo, ricoperto dal controllo da parte dei cittadini, passiamo attraverso la partnership e il potere delegato, in cui si esce dal tradizionale

---

<sup>20</sup> D. Ciaffi, A. Mela, *Urbanistica partecipata*, Carocci, Roma 2011, pagg. 48-49

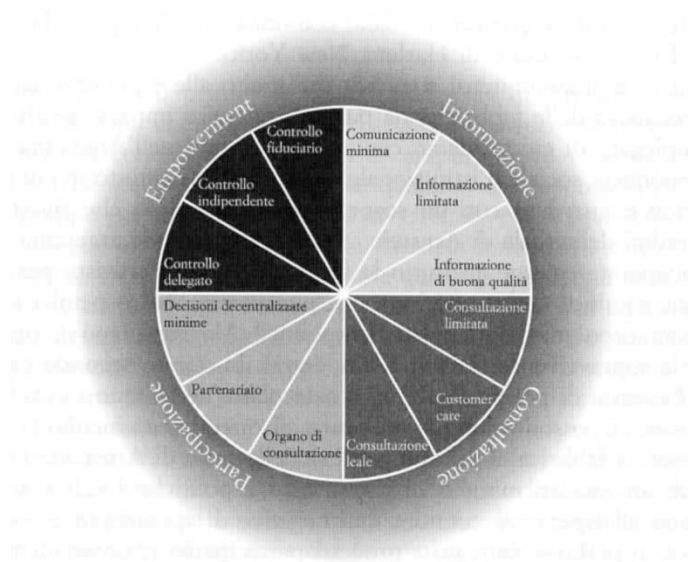
rapporto tra cittadini e istituzioni per negoziare veramente delle strategie possibili sulle quali orientarsi.



1. Sherry Arnstein, Gli 8 gradini di partecipazione dei cittadini.

Variante più complessa del modello ideato da Arnstein, è "il modello a ruota" che viene ipotizzato successivamente per un'esperienza di partecipazione scozzese dal South Lanarkshire Council<sup>21</sup>. Questo modello è pensato per raccogliere, attraverso delle categorie contraddistinte da termini-chiave, tutte le componenti che descrivono i compiti della partecipazione nei diversi livelli di considerazione. La forma circolare cerca di indicare come l'obiettivo sia il raggiungimento di un traguardo collettivo, meglio inteso rispetto alla forma a scala e orientato verso una forma "deliberativa" degli aspetti decisionali, dove per deliberativa si intende l'analisi approfondita del progetto o della proposta e la definizione di vantaggi e svantaggi relativi, prima di prendere una qualsiasi decisione a riguardo. Nonostante la ruota imponga uno schema continuativo del sistema, è buona norma intraprendere un percorso che preveda *in primis* gli aspetti di comunicazione e informazione e poi quelli di consultazione (partecipazione aperta) per proseguire attraverso la partecipazione, tramite partenariato e decisioni decentralizzate, e raggiungere infine il quadrante relativo all' *empowerment*, ovvero all'accrescimento del potere decisionale da parte dei protagonisti del processo. L'attenzione si sposta sulla possibilità di accrescere le capacità del cittadino all'interno delle interazioni che prevede il processo, dando importanza non soltanto a ciò che compete al concetto di *empowerment*, ma soprattutto al contributo attivo degli utenti nello sviluppo degli input di progetto.

<sup>21</sup> D. Ciaffi, A. Mela, *op. cit.*, pag. 51.

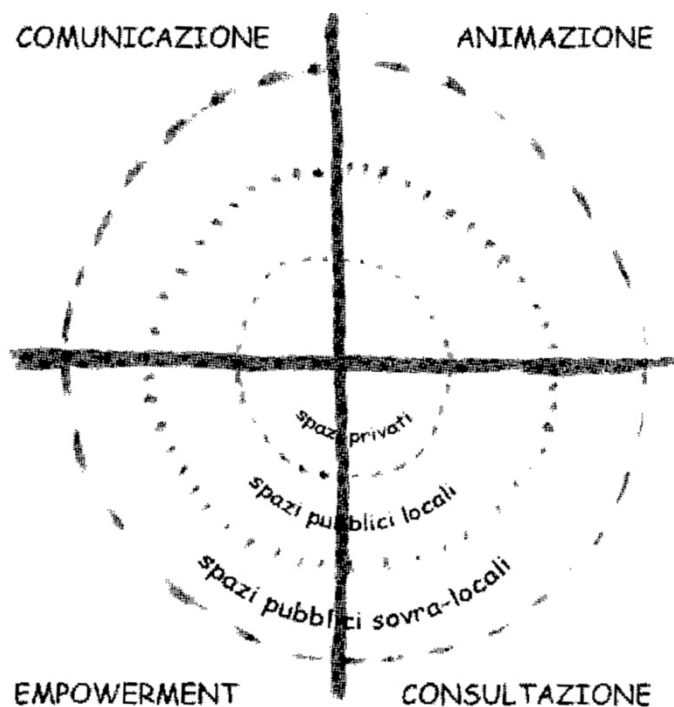


2. Ri-elaborazione Steph Walton, La ruota della partecipazione.

Il modello a ruota precede in modo quasi immediato la definizione del modello "a bersaglio". Questo modello sembra realmente poter rappresentare una corretta successione dei momenti che costituiscono il processo in sé. Esso è illustrato in maniera approfondita nella recente pubblicazione *Urbanistica partecipata*<sup>22</sup> di Alfredo Mela e Daniela Ciaffi. Questo modello si articola attraverso la definizione di quattro quadranti principali che rappresentano le categorie della dimensione sociale del processo: Comunicazione, Animazione, Consultazione ed Empowerment. Attorno a questi si diffonde l'articolazione della dimensione spaziale, attraverso una serie di cerchi concentrici utilizzati per rappresentare i diversi ambiti annidati l'uno dentro l'altro (spazi privati, spazi pubblici locali e sovra-locali). Questo elaborato si differenzia dal precedente in prevalenza per due elementi. Il primo è proprio la concezione della dimensione spaziale che, non più etichettata come semplice cornice, diviene una co-protagonista del processo. Il secondo è legato all'assenza di un rigido ordine gerarchico che renda la situazione astratta decisamente più libera e in grado di fornire una più ampia gamma di esperienze utili. Risulta perciò immediato che il punto di forza delle strategie emerse da questo tipo di impostazione deriva «dalla coerenza del processo messo in atto con gli obiettivi ma in particolare dalla congruenza delle pratiche sociali con la dimensione spaziale entro cui l'esperienza si svolge».<sup>23</sup>

<sup>22</sup>D. Ciaffi, A. Mela, *op. cit.*, pag. 52.

<sup>23</sup>Ivi, pag. 56.



3. Schema base del modello a bersaglio, utile a programmare e valutare il processo di partecipazione.

L'urbanistica partecipata vede una definizione sostanziale dettata dalle diverse fasi della dimensione sociale precedentemente citate. La comunicazione ad esempio è generalmente ritenuta il primo passo del processo di partecipazione, dove per comunicazione è inteso uno scambio di informazioni che avviene in modo interattivo. Si deve cercare di calibrare nella maniera giusta questa operazione, tenendo conto degli interlocutori che possono ricoprire diverse posizioni e quindi avere target differenti. Il vero obiettivo è perciò la capacità di sviluppare e lanciare un messaggio che venga recepito da tutti, senza distinzioni, sfruttando a proprio favore l'utilizzo di un luogo adatto alla collaborazione e al dialogo allargato. A questa prima fase segue in modo naturale e collaborativo quella successiva, la fase di animazione. Questa ha il compito di promuovere e vivacizzare il processo attraverso attività ed eventi pubblici per la ri-definizione del luogo. Le attività di animazione, che possono essere di tipo commerciale, sociopolitica, socioculturale o socio-educativa, hanno l'obiettivo non solo di promuovere o diffondere un messaggio, ma anche di andare a toccare situazioni problematiche, marginali o diffuse che siano. Capita che siano criticate a causa della errata interpretazione che gli viene attribuita, ovvero di toccare le problematiche solo in modo superficiale, rappresentando soltanto un inutile investimento di fondi a disposizione. Ad ogni modo l'obiettivo reale degli animatori che si occupano di questo step è generare un cambiamento, soprattutto attitudinale, in grado di facilitare il rapporto tra i protagonisti anche da un punto di vista positivo rispetto al processo di partecipazione. La fase successiva è detta di consultazione, e rappresenta l'effettiva attività di ricezione ed elaborazione di informazioni utili a capire le opinioni e le proposte di chi partecipa. La consultazione va dal semplice sondaggio alla creazione di tavoli di discussione, dove attraverso l'impegno di esperti, sia dal punto di vista

sociale che tecnico, si cerca di definire non solo un pensiero, ma anche un riferimento ambientale/spaziale. L'obiettivo ultimo sta nel portare diverse tipologie di soggetti (deboli e forti) ad esprimersi sullo stesso tema ipotizzando diversi scenari possibili, attraverso approcci differenti. L'ultimo quadrante del modello a bersaglio è quello denominato di *empowerment*.

Questo nome sta ad indicare un processo, ma anche un suo risultato; è un percorso attraverso le persone, ma anche le organizzazioni e le comunità acquisiscono padronanza e controllo sulle vicende.<sup>24</sup>

Uno dei primi ad introdurre questo concetto è lo psicologo Julian Rappaport<sup>25</sup>, che spiega come per *empowerment* si intenda soprattutto un aumento di capacità, di competenza e di efficacia da parte di chi intraprende un percorso ben preciso che dipende *in primis* dalle aspetti sociali precedentemente citati (comunicazione, animazione, consultazione) e dalla loro sinergia. «L'accrescimento delle capacità è ciò che resta dopo la conclusione del percorso e questo deve essere considerato come il risultato più significativo, persino più dell'esito decisionale».<sup>26</sup> Anche se esso si colloca a conclusione di un percorso, all'interno di questo ambito possono essere messe a punto delle attività interattive specifiche all'accrescimento di determinate capacità, seguite in modo costante e attento da una "regia pubblica" in grado di offrire un contributo fondamentale alla definizione dei principi.

Possiamo definire il percorso affrontato sin qui di "accompagnamento sociale", dove attraverso le diverse fasi si intende seguire i cittadini fino alla generazione di una ipotesi condivisa; è proprio a favore di questo risultato che è necessario a volte l'intervento di soggetti mediatori che sono chiamati ad affrontare la risoluzione di conflitti ed incomprensioni tra i diversi interlocutori.

---

<sup>24</sup>D. Ciaffi, A. Mela, *op. cit.*, pag. 65.

<sup>25</sup>Ivi, pag. 65.

<sup>26</sup>Ivi, pag. 67.



4. Partecipazione, ovvero: Comunicazione, Animazione, Consultazione ed Empowerment.

Molto spesso già a partire dal processo di accompagnamento si tende ad evitare la nascita di scontri proponendo un atteggiamento collaborativo, ma se questo non dovesse bastare subentra l'attività del mediatore che, anche attraverso attività specialistiche, svolge il compito di risolvere e facilitare.

All'interno dei percorsi di progettazione partecipata molto spesso la componente spaziale viene dimenticata. In questo modello lo spazio ha una funzione centrale, non rappresenta più soltanto un contesto, ma diviene protagonista essenziale nell'aspetto decisionale. Come anticipato, in questo modello si definisce lo spazio come ambito articolato attraverso un sistema di cerchi concentrici relativi alle diverse "nicchie ecologiche"<sup>27</sup> abbinate alle sfere spaziali. Questa analisi deriva da una riflessione geografica sulla tipologia degli spazi che ne identifica tre tipi. Il primo è lo spazio configurato come territorio omogeneo e definito da confini, ovvero che possiede continuità e contiguità spaziale. Il secondo è uno spazio di natura reticolare, articolato su di un sistema di nodi connessi tra loro da flussi, uno spazio senza confini e sempre aperto a nuove interconnessioni. Infine lo spazio puntuale, luogo dotato di continuità ma di dimensione limitata, contraddistinto da una forte valenza simbolica in grado di identificare anche lo spazio circostante. Anche se essi sono così categorizzati come alternative in realtà coesistono in un contesto che li comprende entrambi. Questa distinzione è utile nel momento in cui il percorso progettuale prevede una specifica applicazione di studio su di un caso particolare in cui si necessita di un allargamento o di un restringimento dello zoom sul progetto. Ciò che è bene tenere a mente è che quasi sempre lo spazio e la sua conformazione rappresentano la posta in

<sup>27</sup> A. Mela, D. Ciaffi, *op. cit.*, pag. 72.

gioco della partecipazione, perciò è importante confrontare il progetto dell'assetto spaziale direttamente con le caratteristiche che dello spazio in sé. Questo perché «la partecipazione è, al tempo stesso un fenomeno sociale e spaziale, e gli aspetti territoriali interagiscono con quelli sociali in forme complesse, delle quali occorre tener conto perché il processo possa dare frutti positivi».<sup>28</sup>



5. Le tre nicchie ecologiche concentriche: spazi privati, spazi pubblici locali e spazi pubblici sovra-locali.

La dimensione spaziale nel modello a bersaglio è rappresentata con cerchi concentrici che vanno interpretati attraverso una lettura che va dall'esterno all'interno analizzando le varie definizioni di spazio. La definizione di spazio ha varie ampiezze, da quello relativo alla sfera privata, passando per lo spazio locale - condominiale e di quartiere - per raggiungere nell'ambito più ampio il livello sovra-locale, rappresentato dalla dimensione spaziale dei quartieri limitrofi, dalla città e dal resto del mondo. Il modello si basa sulla risoluzione attenta delle problematiche dei diversi ambiti a partire soprattutto dalle informazioni elaborate durante la "fase sociale" del processo, contestualizzando le informazioni e le linee guida individuate nei diversi livelli spaziali di riferimento. Questo permette di focalizzare l'attenzione sul territorio attraverso diversi gradi di approfondimento, capaci di coinvolgere perciò dal singolo cittadino, alle associazioni, fino all'intera cittadinanza.

L'aspetto teorico può assumere numerosissime forme e configurazioni, d'altro canto però, quando si parla di interventi, ci si aspetta di affrontare una situazione che si concretizza in modo pratico. Da un punto di vista operativo perciò ci sono situazioni che vengono generalmente affrontate attraverso dei metodi di comune definizione. Questo avviene, in maniera diffusa, soprattutto per quanto riguarda la fase in cui ci si occupa di confronto diretto coi cittadini e consultazione. Attualmente questi metodi o tecniche sono molteplici e in continuo aggiornamento, alcuni tra i più noti sono i seguenti:

---

<sup>28</sup>D. Ciaffi, A. Mela, *op. cit.*, pag. 77.

*Community planning* – Questa metodologia prevede un gran numero di varianti, solitamente vengono organizzati durante il fine settimana dei laboratori intensivi in cui il processo di partecipazione ambisce a raccogliere delle visioni comuni. Fondamentale è la fase di comunicazione in cui i cittadini devono essere informati in modo chiaro sui temi di cui si sta trattando e su cui in sostanza si è chiamati a progettare. In Italia le prime esperienze sono state organizzate per la progettazione dell'area Spina Tre a Torino a partire dal 1997 e per il Quartiere di Pietrasana a Vigevano a partire dal 1998. Quest'ultimo ha visto il coinvolgimento di 183 presenze nell'arco di due giornate con lo scopo di migliorare l'ambiente secondo diversi punti di vista. Si sono formati più gruppi di lavoro per attivare una condizione di consapevolezza in ambito progettuale dei cittadini, che hanno successivamente visto tradotti i loro sforzi in elaborati concreti.

*Focus Group*<sup>29</sup> – Tecnica d'indagine a scopo esplorativo o diagnostico, realizzata su gruppi omogenei, di dieci, massimo quindici persone. Si usa per indagare problematiche attraverso il confronto diretto dei protagonisti sui temi stessi. I risultati ai quali si perviene al termine delle "riunioni", per quanto validi, non sono comunque estendibili o generalizzabili. In effetti il gruppo di partecipanti, che deve rispondere alle caratteristiche di omogeneità interna rispetto al tema trattato, non è rappresentativo nel senso statistico del termine (in quanto numericamente limitato); inoltre ogni gruppo, proprio per le caratteristiche del metodo, partecipa alla costruzione di una realtà unica e non esportabile all'esterno, se non sotto forma di analisi circostanziale. I risultati dei *focus group* a scopo esplorativo possono essere utilizzati per iniziare un'indagine avendo dei parametri più circoscritti, proprio grazie ai *focus*, o per confermare ed approfondire i dati emersi da un altro tipo di indagine già svolta (attraverso un questionario strutturato o delle interviste in profondità). Protagonisti dei *focus group*, oltre ai partecipanti selezionati, sono un agevolatore al compito di condurre la riunione orientando il dibattito e agevolandone lo svolgimento, ed uno o più monitor che hanno il compito di osservare le dinamiche comportamentali del gruppo (ruolo di osservatore non partecipante; non agisce e non interagisce col gruppo). Le riunioni per esigenze analitiche e documentaristiche, vanno sempre registrate o filmate.

*Open Space Technology*<sup>30</sup> – Questa tecnica, sviluppata attorno alla metà degli anni '80, deve la sua nascita a Harrison Owen, esperto americano di scienza delle organizzazioni. Si tratta di una modalità di gestione di un qualsiasi gruppo di persone in un qualsiasi tipo di organizzazione per rendere incontri e riunioni più produttive. Il principio è quello di dar vita ad un gruppo autogestito di persone su temi complessi, con incontri di una giornata o settimanali. Si concorda precedentemente un regolamento per organizzare ogni singola conferenza, in modo da poter dividere i partecipanti ad esempio attraverso una distinzione dettata da temi di

<sup>29</sup>G. Piccinato, *Fermoimmagine: studio sulla felicità urbana*, Quodlibet, Macerata 2008, pag. 49.

<sup>30</sup>H. Owen, *Breve guida all'uso dell'Open Space Technology*, Scuola superiore di facilitazione, 2005. Disponibile all'indirizzo: [www.scuoladifacilitazione.it](http://www.scuoladifacilitazione.it).



spiccato interesse. Al termine della discussione viene compilato un breve resoconto su quanto emerso dall'incontro. L'evento viene solitamente governato da un'unica norma detta "La legge dei due piedi", in cui si stabilisce che se non stai contribuendo all'attività è bene alzarsi e spostarsi verso un altro luogo dove puoi essere più produttivo. Uno di questi laboratori, della durata di tre giorni, è stato protagonista dell'inaugurazione del corso chiamato "Progetto di qualità ed efficienza ambientale ed energetica", svoltosi a Roma nel 2008 con il contributo della consulta per l'efficienza energetica dell'Ordine degli Architetti PPC di Roma. L'incontro ha visto protagoniste le tematiche legate alla previsione di proposte per il recupero del quartiere residenziale di Acilia nel comune di Roma. In questo caso la modalità di lavoro si è sviluppata su quattro tavoli tematici: progettare con il clima, progettare con la forma architettonica, progettare con i materiali e progettare con l'innovazione tecnologica. Alla fine del confronto sono stati individuati dei portavoce che hanno illustrato il lavoro del gruppo durante una sessione plenaria.

*European Awareness Scenario Workshop*<sup>31</sup> - L'EASW è una metodologia di lavoro introdotta dall'unione europea per la partecipazione. Essa nasce a partire dal percorso intrapreso già dal 1994 con gli studi dei National Monitors promossi dall'UE, inizialmente applicata ai TNO<sup>32</sup> danesi è stata riproposta con successo in numerose città europee. Gli step di lavoro sono sostanzialmente due: il primo consiste nell'elaborazione di visioni per la definizione dei temi di sviluppo, nel secondo si propongono idee utili alla realizzazione di scenari. Sono ammessi al workshop cittadini, tecnici, amministrazioni e imprese a patto che posseggano i requisiti di partecipazione. Questi requisiti sono estremamente identificativi: essere membri attivi della comunità locale, e quindi conoscenza del luogo, e avere la capacità di imparare dagli altri. Un esempio interessante riguarda il progetto Ecocity co-finanziato dalla commissione europea nell'ambito del V Programma quadro RST - Energia, ambiente e sviluppo sostenibile - Città del futuro e patrimonio culturale. Entro questo progetto è stata avviata un'indagine di ricerca sui metodi di pianificazione urbana a basso impatto e sulla mobilità di tipo sostenibile in Europa attraverso l'identificazione di modelli utilizzando gli strumenti di partecipazione. Tra le sette città individuate è stata selezionata anche la città di Umbertide, in Umbria, dove si è costituito un comitato locale per la partecipazione, nelle fasi determinanti di progetto. Tramite l'EASW di Ecocity è sorta l'opportunità seria di dibattere sul caso specifico dello sviluppo sostenibile di un quartiere della città, evidenziando i punti critici del sistema insediativo locale e lavorando sulla realizzazione di una valutazione strategica che comprendesse temi come funzioni urbane, misure di mobilità sostenibile, edilizia ecologica, energie rinnovabili e *management*. Il risultato è un progetto consapevole che rispetta il carattere del luogo e sfrutta come riferimento caratteristiche fondamentali della morfologia e della densità esistenti.

---

<sup>31</sup> Definizione tratta dal Seminario Locale di simulazione di vita urbana della commissione europea.

<sup>32</sup> T.N.O. Organizzazioni per la ricerca scientifica presenti in molti paesi dell' U.E.

*Appreciative Inquiry* - E' una tecnica sviluppata in America nel 1986, il cui significato è tecnicamente scegliere la migliore delle ipotesi. È una strategia per ottenere un cambiamento partendo dal meglio di "ciò che è" e cominciare a desiderare e sognare "ciò che potrebbe essere". È un approccio diverso entro il quale si ritiene necessario che le persone e le organizzazioni si evolvano nella direzione delle cose che studiano. Studiando determinate cose si tende ad evolvere in senso positivo e perciò ad organizzare le diverse modalità di sviluppo. Il processo si articola attraverso quattro fasi: *Discovery, Dream, Design, Destiny/Delivery*. Queste si collegano tra loro attraverso un sistema circolare e continuo. Ognuna di queste produce degli elaborati che riassumono i concetti emersi. Durante la prima parte viene sviluppata una carta delle qualità, documento che descrive le qualità riconosciute nel luogo. Nella seconda si individuano le prospettive future tramite la carta degli obiettivi. Infine viene stilata la carta dei sogni in cui è riportata una visione collettiva dei partecipanti tramite la creazione di uno scenario futuro.

Un ruolo fondamentale all'interno del percorso di progettazione partecipata è quello ricoperto dai facilitatori che, veri e propri esperti sul tema della progettazione urbana partecipata, interagiscono come dei mediatori a supporto del dibattito tra le parti. Il facilitatore ha per le mani non soltanto un progetto bensì una sperimentazione in cui raccogliere svariate indicazioni da parte di adulti e bambini. Egli è direttamente partecipe del processo, traducendo in modo chiaro tutte le opinioni raccolte, anche attraverso una prospettiva personale. In questo senso è importante nel ruolo del facilitatore la capacità di promuovere negli interlocutori la possibilità di essere protagonisti dei cambiamenti, operando delle scelte.

La situazione precedente all'introduzione di questi personaggi, in prevalenza sociologi, evidenziava il bisogno di tecnici in grado di catalizzare tutti questi indizi pervenuti attraverso il processo nel rispetto dei valori storico-ambientali, molto spesso trascurati.

È compito dei facilitatori e dei progettisti, a termine del processo, interpretare in maniera attenta tutti i risultati emersi da questo tipo di incontri. All'interno delle proposte pervenute si possono trovare indicazioni di ampio respiro ed altre più specifiche nei confronti delle quali è bene prestare particolare accortezza. È importante capire che lo strumento della partecipazione non deve essere usato in maniera fine a se stessa ma come mezzo di mediazione tra i vari attori in gioco, quali l'amministrazione, le proprietà, i cittadini e il territorio.

Ecco come alcuni importanti esperti di questo argomento hanno risposto alla domanda:

*Che cos'è, in due parole, la progettazione partecipata?*<sup>33</sup>

È il coinvolgimento dei destinatari dei progetti nel processo di produzione dell'attività progettuale.

*Prof. Alessandro Balducci – PTUA Politecnico di Milano*

<sup>33</sup>Contributi disponibili all'indirizzo: <http://marraiafura.com/progettazione-partecipata-cosa-e-la-progettazionepartecipata-definizione-cosa-serve>.

È l'occasione e il modo di integrare all'interno di processi decisionali una serie di soggetti che abitualmente sono esclusi dalla media delle azioni pubbliche.

*Arch. Andrea Calori – Esperto di Progettazione Partecipata del Politecnico di Milano*

È l'applicazione di metodi partecipati/comunicativi all'attività di progettazione attraverso percorsi di ascolto delle comunità locali. Prevede informazione (come feedback delle indagini), comprensione (analisi delle alternative), opportunità (esiti della negoziazione).

*Dott.ssa Donatella Venti – INU*

Progettazione partecipata non è solo un fatto tecnico "migliorare i progetti attraverso la conoscenza che viene portata dagli abitanti nel loro contesto", ma, rubando un'espressione di Alberto Magnaghi si tratta di "produzione di territorio".

*Prof. Alessandro Giangrande – Università di architettura di Roma – Uniroma TRE*

La progettazione partecipata è un metodo di costruzione delle decisioni con il coinvolgimento degli utenti.

*Arch. Mauro Giusti – Esperto di progettazione partecipata*

### 1.3 La trasformazione dello spazio urbano nel tempo

Il presente ci mostra una realtà in cui la città è colpita costantemente da numerosi fenomeni che ne sconvolgono l'identità: siamo in un periodo di cambiamenti demografici e culturali, sociali ed economici che modificano le città a livello globale. Il mondo attorno a noi sta cambiando, nel nostro come in molti altri paesi; la crisi occupazionale e finanziaria sta mettendo i governi sotto pressione. Non è tempo per grandi piani e grandi disegni, ma è forse questo il tempo più adatto per cancellare le ambizioni, e fermarsi a riflettere non su una riforma, ma su una nuova ripartenza.

La pianificazione si trova ad affrontare nuove scelte a partire dalla consapevolezza che gli ideali modernisti hanno fallito. Il linguaggio sembra assumere connotati sempre più semplicistici, lontano dall'ambito locale; è contaminato da fenomeni di replicazione dove la caratterizzazione data dal contesto passa in secondo piano rispetto a valori di riconoscibilità di un gusto architettonico auto-referenziale che si sta diffondendo a livello internazionale.

È ragionevole temere che a medio termine l'avvenire dell'umanità non sarà una democrazia generalizzata ma un'aristocrazia planetaria che opporrà, in modo più o meno organizzato, una minoranza di persone vicine ai poli del sapere, del potere e della fortuna, una massa di consumatori passivi e una massa di sotto-consumatori.<sup>34</sup>

La decostruzione delle nostre conoscenze ci ha allontanato dalle problematiche quotidiane, delegando l'altro a scegliere per noi stessi, verso un'organizzata globalizzazione del consumo, ma citando Pasolini: «Io credo nel progresso. Non credo nello sviluppo e, nella fattispecie, in questo sviluppo».<sup>35</sup> Riporre speranze esclusivamente nello sviluppo è causa di un peggioramento nelle relazioni tra le persone. Lo sviluppo ha condizionato e continua a condizionare il graduale impoverimento delle relazioni umane.

È necessaria una presa di coscienza collettiva in funzione di un cambiamento di valori, di rapporti sociali, di stili di vita, orientandoci verso nuovi modelli capaci di mettere in crisi il carattere sistemico dei valori dominanti oggi. Questo non significa tornare ad un'economia primitiva, ma reimpostare una logica diversa da quella attualmente dominante.

Una possibile soluzione ci è data dai sostenitori della decrescita che trova il suo maggior esponente in Serge Latouche. I sostenitori della decrescita sono unanimemente d'accordo sul fatto che la crescita economica sia proporzionale a quella del benessere e dell'occupazione, mentre sono in disaccordo sul come gestire la questione del lavoro. Come afferma Latouche, non c'è cosa peggiore di una società fondata sul lavoro che non abbia lavoro, non c'è niente di peggio di una società della crescita senza crescita. Il problema consiste fondamentalmente nel fatto che i valori attuali sono determinati e sostenuti dal sistema, occorrerebbe quindi rovesciare l'immaginario attuale per eludere l'ingannevole manipolazione del sistema e far giungere alle

---

<sup>34</sup>M. Augè, *Nonluoghi e "surmodernità"*, intervista al Festival della Filosofia 2008. Disponibile all'indirizzo: [http://youtu.be/i\\_Y3jVPFD9o](http://youtu.be/i_Y3jVPFD9o)

<sup>35</sup>P. P. Pasolini, 1968. Intervista a TV7.

persone la consapevolezza della propria situazione come delle proprie enormi potenzialità. La società tradizionale, pre-industriale, era sostenibile perché aveva adattato il proprio stile di vita all'ambiente, la società industriale non può sperare di sopravvivere perché, al contrario, ha cercato di adattare l'ambiente al proprio stile di vita.<sup>36</sup>

L'ambiente dove costruiamo noi stessi, dove spendiamo le nostre vite, ci attira e ci respinge mediante una connotazione puramente spaziale:

La nostra epoca è una nella quale lo spazio assume per noi la forma delle relazioni tra i luoghi. In ogni caso io credo che lo stato di ansia della nostra era abbia a che fare fondamentalmente con lo spazio, senza dubbio molto di più che con il tempo. Il tempo rappresenta per noi una delle innumerevoli operazioni distributive che sono possibili per gli elementi che sono sparsi nello spazio.<sup>37</sup>

Nelle città di oggi le principali funzioni che si possono associare alla vita dell'uomo avvengono in luoghi precisamente definiti: dell'abitare, del lavoro, dello svago, della fruizione della natura, del consumo. Questo fa sì che l'abitante della città non abbia più spazi da "in-abitare", perdendo le relazioni con il proprio ambiente di vita.

Attraverso la definizione del concetto di "eterotopia" Foucault definisce quei "non luoghi" che, appartenenti all'immaginario collettivo, si contraddistinguono non tanto per la collocazione geografica, quanto per il significato che rappresentano: il cimitero, il manicomio, la chiesa, la scuola, il cinema, il giardino, il museo, la libreria, fino al centro commerciale e al villaggio vacanze.

Marc Augé formula un diverso concetto di "non luogo", che si sovrappone alla definizione data da Foucault, definendolo un luogo non identitario quindi uno spazio di transito tra i luoghi:

Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi né identitario né relazionale né storico, definirà un non-luogo. L'ipotesi che qui sosteniamo è che la surmodernità è produttrice di non luoghi antropologici e che, contrariamente alla modernità baudeleriana, non integra in sé i luoghi antichi: questi, repertoriati, classificati e promossi luoghi della memoria, vi occupano un posto circoscritto e specifico.<sup>38</sup>

All'interno di questa realtà ciò che possiede una forte valenza nella conoscenza degli elementi che caratterizzano l'evoluzione urbana è la relazione spazio-tempo. La variabile tempo è la componente dinamica che si contrappone alla condizione statica dello spazio. È il dettaglio utile alla comprensione spaziale della città: «il tempo è l'ordine della successione, lo spazio è l'ordine delle coesistenze»<sup>39</sup>, in maniera inesorabile scandisce il susseguirsi degli eventi che sconvolgono fatti e dinamiche storicamente concatenati.

---

<sup>36</sup> S. Latouche, *Farewell to growth*, Polity press, Cambridge 2009, pag. 33.

<sup>37</sup> M. Foucault, *Of other spaces*, in "Diacritics", n. 16, Spring 1986, pagg. 22-27, pag. 22.

<sup>38</sup> D. Pacelli, M.C. Marchetti, *Tempo spazio e società*, Franco Angeli, Milano 2007, pag. 143.

<sup>39</sup> M. A. Banti, *Lezioni di storia contemporanea*, Donzelli editore, Roma, 1997, pag. 287.

La temporalizzazione è un elemento importante soprattutto per quanto riguarda la definizione degli spazi di scambio con gli altri. La mobilità è espressione e caratteristica della città, essa descrive le relazioni fisiche e sociali (materiali e immateriali) all'interno del sistema urbano. È bene però ricordare che nella realtà in cui ci troviamo le nostre molteplici connessioni istantanee sono generate da strumenti nuovi. L'esplosione delle connessioni telematiche, internet e varie, assolutamente casuali rivoluziona completamente uno schema che non ha più regole.

L'insieme di queste considerazioni ci porta ad immaginare la città come un magma in ebollizione dal quale sorgono e scompaiono costantemente bolle di natura casuale. Queste continue trasformazioni mettono in discussione la forma-funzione degli elementi più comuni della città, perde in questo modo di attenzione lo spazio inteso come forma urbana, spazio che da componente di natura immobile diventa sempre più dinamico.

Agli occhi di chi affronta la lettura dello spazio urbano sorge spontaneo interrogarsi sulla sua capacità di accogliere in modo corretto tutte queste trasformazioni.

Quella che viene definita resilienza<sup>40</sup>, è proprio la qualità che lo spazio esprime nell'adattarsi e nell'integrare le nuove dinamiche di cambiamento che lo interessano. Pensando alle caratteristiche che definiscono un sistema territoriale possiamo evidenziare alcuni aspetti interessanti. A partire da questa concezione di spazio sempre più dinamico, e perciò mutevole, viene naturale dedurre che diventa molto complesso definire una condizione ottimale di sostenibilità. All'interno di un sistema "sociale" ampio, infatti, sono integrati numerosi sottosistemi che si ridefiniscono all'interno questo processo temporale. Inoltre è necessario considerare che tutti questi sistemi sono attraversati da continui flussi di informazione che ne descrivono e ne influenzano l'evoluzione. Appare perciò importante che lo studio delle strategie di resilienza costituisca la chiave basilare per sviluppare un'ipotesi di sostenibilità concreta della città.

Le città sono definibili oggi sistemi a fruizione veloce. All'interno di esse, come in un organismo, avvengono una serie di scambi e relazioni che mantengono vivo un insieme che si muove e si modifica in una corsa contro il tempo in cui l'aspirazione è quella di modernità e di appeal. Molto spesso entro questa circostanza si favorisce l'"allontanamento" di certe zone marginali, intensificando l'immagine di una città compartimentata. Questa evoluzione comprende molto spesso fenomeni di sviluppo che vedono queste aree auto-organizzarsi, in questo modo la tendenza va verso lo sconvolgimento ulteriore di fatti e dinamiche storicamente concatenati e consolidati. Attraverso le letture affrontate abbiamo incontrato differenti punti di vista riguardanti lo spazio; ma uno di questi ha sicuramente rapito immediatamente la nostra attenzione andando a rafforzare alcuni concetti che avevamo già affrontato durante il nostro percorso di avvicinamento al progetto per la Darsena di Città. Nel saggio *Luoghi a tempo determinato*,

<sup>40</sup> Cfr. Angela Colucci, *Dimensioni temporali dell'approccio alla resilienza*, in AA.VV., *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli editore, Rimini, 2010, pagg.162-167.

Giancarlo Tonoli<sup>41</sup> parla di questi luoghi particolari in cui la variabile tempo manifesta una forte connotazione; luoghi che egli identifica a partire dalla definizione di evento o *happening*, concetti ormai sempre più diffusi all'interno della descrizione delle attività ospitate nello spazio pubblico. Secondo l'autore l'evento o *happening*, sconvolge la natura dello spazio e ne frantuma l'unicità. La logica di questi eventi è completamente libera, non ha preferenze, predilige gli spazi interni come quelli esterni, si inserisce nell'ambito pubblico ma anche dentro l'ambito privato, non sottostà ad alcuna legge e non ha una scala dimensionale ma avviene in modo globale.

La città diventa così un teatro capace di ospitare questi spazi, preventivamente pensati entro una dimensione controllabile. Integrata nel tessuto, questa concezione eventuale mette lo spazio pubblico in condizione di subire una costante ri-distribuzione delle gerarchie che lo contraddistinguono. La città contemporanea è diventata un organismo a fruizione veloce e la natura di questi luoghi è dinamica quanto la vita nella città. Se un tempo la piazza, spazio pubblico per eccellenza, era considerata il luogo di interscambio, di relazione tra l'individuo e l'istituzione ora questo rapporto tra le parti sembra svilupparsi all'interno di grandi contenitori vuoti inseriti nel costruito, grandi ambienti collettivi che riflettono un impoverimento generale del rapporto di appartenenza del soggetto rispetto alla società. Quello che avviene è una iperdensificazione dello spazio commerciale, come testimoniato dalle numerose ricerche internazionali che hanno per oggetto lo shopping, identificato oggi come principale attività pubblica. Ne è un esempio l'indagine svolta dalla *Harvard Design School* di Londra, intitolata *Guide to Shopping*, dove si fa un vero e proprio approfondimento sull'attività che per certi aspetti identifica questa prima parte del ventunesimo secolo, utile in un certo senso a comprendere le dinamiche urbane.

All'interno del significato di *happening* c'è la componente derivata dallo sconvolgimento che esso produce, un po' come Freud utilizzava il concetto di – *un-heimlich* – ovvero perturbante, qualcosa di familiare che improvvisamente si trasforma in sospetto o inaspettato.

Questo tipo di luoghi prende piede all'interno di quegli spazi in via di riqualificazione, o ex-industriali, che per la loro condizione di *stand-by* o di abbandono sono pronti ad accoglierli. Il fattore indispensabile che governa la progettazione di queste iniziative è la flessibilità, caratteristica che ad esempio viene definita da Rem Koolhaas con il termine *Bigness* e che egli associa ad alcuni suoi interventi. Koolhaas immagina l'evento come un megacontenitore in grado di contenere al proprio interno, e offrire agli utenti, un gran numero di attività attraverso una impostazione libera, sfruttando al massimo creatività, intelligenza e fantasia dell'utente.

---

<sup>41</sup>G. Tonoli, *Luoghi a tempo determinato*, in AA.VV., *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli editore, Rimini, 2010, pagg. 48-52.

La flessibilità non è l'anticipazione esaustiva di tutti i possibili mutamenti [...] piuttosto la creazione di un margine-una capacità in eccesso che permette usi e interpretazioni che sono differenti e persino opposti.<sup>42</sup>

Se da un punto di vista poetico la definizione di Koolhaas è sicuramente intrigante ci rendiamo conto che essa risulta probabilmente esagerata per diversi aspetti legati alla concretezza di un pensiero architettonico che deve tradursi in un segno tangibile.

Quello che riusciamo a dedurre da questo gran numero di concetti incontrati è che possiamo intraprendere la progettazione di questi *happening*, eventi, o spot temporanei, privilegiando l'idea di progettare un ambiente sociale prima che uno spazio. Un elemento che possa accrescere la disponibilità di attività a favore della comunità: attività che in modo interattivo vengono sviluppate per attirare l'attenzione dei cittadini in luoghi particolari, anche isolati. Essi divengono motore delle relazioni sociali e fortificano, anche se in maniera temporanea, i rapporti all'interno della città, innescando al tempo stesso nuove relazioni, nuovi collegamenti sociali e spaziali. Questa natura temporale precedentemente definita può nel tempo mutare attraverso quel sentimento di flessibilità che aleggia dentro questi luoghi. Il concetto non è semplice da applicare. Probabilmente la condizione da cui partire, per intraprendere un confronto concreto in grado sostenere queste ipotesi, è costituita da un accordo che riesca a mediare correttamente la quota sociale con le richieste amministrative. Diventa fondamentale ripensare un panorama aperto, nel quale affrontare le eventuali problematiche sollevate da entrambe le parti, pur mantenendo alta l'attenzione rispetto all'ambiente circostante. Una collaborazione all'interno del processo in grado di permettere l'interazione tra conoscenze tecniche, esperienziali e di ragionamento.

Questo pensiero è riscontrabile anche attraverso gli scritti realizzati da Patsy Healey sul tema di "*collaborative planning*" in cui si sostiene che la pianificazione debba essere sempre più intesa come un percorso di coesistenza degli spazi comuni condivisi. Questa definizione possiede una duplice lettura, ovvero la capacità dello spazio di tollerare da una parte le alterità e, dall'altra, la sinergica convivenza delle varie parti interessate. Ciò richiede un forte sforzo per superare le nozioni fondamentali di governance, analizzando in modo approfondito le carenze di uno schema piuttosto rigido che sopravvive da tempo. L'approccio istituzionalista conserva un atteggiamento che « respinge l'idea che il mondo sociale è costituito da individui autonomi, ciascuno dei quali in grado perseguire i propri obiettivi ed emettere le proprie preferenze ».<sup>43</sup>

Gli interessi non sono fissi ma costruiti attraverso l'interazione con situazioni estremamente complesse di spazio e tempo. Affrontare i conflitti perciò richiede lo smontaggio degli ingranaggi del sistema, ovvero delle persone, cercando di capire come esse siano in grado di accettare o rifiutare le condizioni di struttura e radicamento sociale. Questo concetto è

<sup>42</sup>G. Tonoli, *Luoghi a tempo determinato*, in AA.VV., *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli editore, Rimini, 2010, pagg. 48-52, pag. 51.

<sup>43</sup>«...rejects the notion that the social world is constituted of autonomous individuals, each pursuing their own preferences», in P. Healey, *Collaborative planning*, MacMillan Press, London 1997, pag. 55.



richiamato dalla teoria di Giddens in cui si sostiene che «gli individui non siano né completamente autonomi né automi».<sup>44</sup> L'obiettivo di questa ricerca risulta essere quello di scoprire e sviluppare quelli che potremmo definire gli approcci più appropriati per la condizione contemporanea. Tutti i membri di una comunità dovrebbero avere la possibilità di esprimere le proprie opinioni, e di replicare alle decisioni prese per loro conto, attraverso diritti e opportunità. Anche se l'atteggiamento auspicabile è di questo tipo, quello realisticamente adottabile non contempla la piena consultazione ma si pone di sviluppare una cultura di argomentazione basata su un ragionamento che presta attenzione alle differenti preoccupazioni dei cittadini, ai loro modi di conoscere e di contribuire a valorizzare la loro città. Questa sensibilità deve essere intesa non solo per i valori dei partecipanti alla governance, ma anche per i regolamenti istituzionali. Patsy Healey non chiarisce in modo deciso la forma del proprio modello, ma suggerisce a cosa dovrebbe assomigliare la sua architettura istituzionale. Questo è l'obiettivo del "Design sostenibile istituzionale", che può essere raggiunto solo da una sapiente combinazione di interventi identificati col nome di "struttura morbida", necessariamente basati su un sistema denominato "struttura solida".

La prima si occupa dei sistemi necessari a raccogliere l'argomentazione inclusiva, utilizzando un processo deliberato e interattivo che, tradotto, significa l'inventario delle abitudini, degli stili e delle nozioni di un ragionamento legittimo che caratterizzano una modalità di comunicazione e interazione. Risulta importante perché attraverso questo tipo di infrastruttura si facilitano il consenso, la costruzione e l'apprendimento reciproco. La struttura solida si occupa invece di ciò che comprende le regole e le risorse della politica dei sistemi; parte indispensabile del design sistemico istituzionale per la pianificazione collaborativa in quanto «la costruzione del consenso sociale da sola non è sufficiente per affrontare il potere economico e politico».<sup>45</sup> Pertanto, il risultato definito dal dibattito sociale ha bisogno di essere sostenuto dal potere della legge.

La conclusione a cui giunge Patsy Healey è che «non ci sono risposte standard alle specifiche richieste nella progettazione istituzionale dei sistemi di governance e delle pratiche di inclusione partecipativa democratica».<sup>46</sup> Quello che è universalmente consigliabile, perciò, è di cercare attraverso l'infrastruttura solida di costruire "uno scenario di sfide" in grado di ospitare il condizionamento e la modificazione dei centri di potere, cercando di argomentare la ricerca attraverso un sondaggio di domande esplorative che le "comunità politiche" devono tenere in considerazione per ipotizzare una futura modifica della struttura sistemica di governance.

---

<sup>44</sup> P. Healey, *Città e istituzioni. Piani collaborativi in società frammentate*, Dedalo, Bari 2003, pag. 88.

<sup>45</sup> «...consensus-building by itself is not enough to confront the power of traditional economic and political bastions», in P. Healey, cit., pag. 195.

<sup>46</sup> «...there are no standard answers to the specification of the sistemi institutional design of governance systems for inclusionary participatory democratic practice», in P. Healey, cit., pag. 294.



# CAPITOLO 2

## 2.1 Spiegazione delle problematiche all'attualità

La riqualificazione della Darsena di Città di Ravenna è sempre stata affrontata come un progetto unitario.

A partire dal PRG del 1994 si è posta come opera imprescindibile ai fini della realizzazione del comparto la bonifica delle acque.

La situazione prevedeva fin dall'epoca la realizzazione di vasche di tempesta come soluzione al problema del risanamento del canale Candiano, dove scaricano tuttora un numero imprecisato (in quanto il Comune non ha la tracciabilità, numero o collocazione) di scarichi di acque grigie. Secondo l'ipotesi del Comune le due grandi vasche sarebbero dovute essere collocate una a sud della testata della Darsena, sotto l'attuale ippodromo, e l'altra a nord della testata della Darsena, al di sotto di una rotatoria stradale.

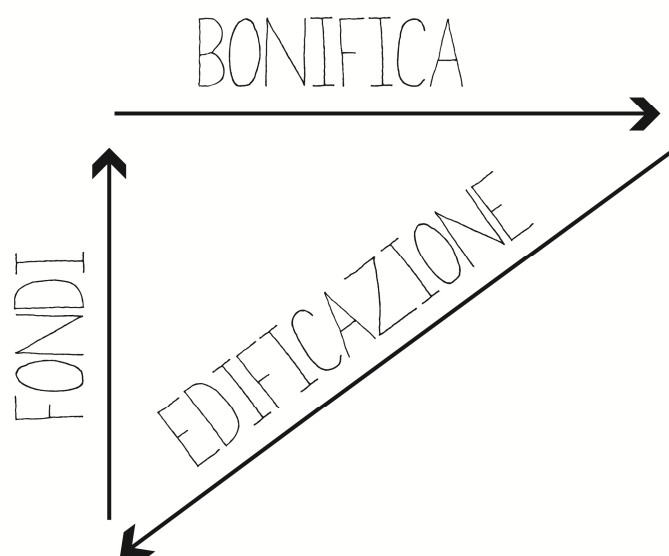
Il costo di realizzazione delle opere di bonifica delle acque e delle opere accessorie, secondo le stime effettuate all'incirca 10 anni fa, si attestava sulla cifra di 83.000.000 €:

| N<br>. | DESCRIZIONE       | LOCALIZZAZIONE   | DIMENSIONE<br>MQ | COSTI<br>€   |
|--------|-------------------|------------------|------------------|--------------|
| 1      | VASCHE TEMPESTA   | ROTONDA - IPPODR | 2                | 24.000.000   |
| 2      | BONIFICA FONDALI  | CANALE CANDIANO  | 130.000          | 29.640.000   |
| 3      | IDROVORA          | VIA PAG          | 1                | 13.000.000   |
| 4      | BANCHINA          | VIA D'ALAGGIO    | 1.660            | 3.200.000    |
| 5      | BANCHINA          | VIA MANFREDI     | 1.660            | 3.200.000    |
| 6      | VIAB. GENERALE    | DX CAN. CANDIANO | 1.420            | 1.800.000    |
| 7      | ROTONDE           | DX CAN. CANDIANO | 6                | 1.480.0000   |
| 8      | NUOVA BANCHINA    | VIA DARSENA      | 200              | 4.200.000    |
| 9      | PIAZZA SULL'ACQUA | VIA DARSENA      | 7.000            | 2.500.000    |
| TOTALE |                   |                  |                  | 83.000.000 € |

6. Tabella illustrativa dei costi necessari per le opere di bonifica e opere accessorie

La spesa di questi interventi si dimostrerà diretta causa della capacità edificatoria che verrà successivamente distribuita sul comparto Darsena. Secondo il piano comunale agli oneri di urbanizzazione spetterà quindi il compito di pagare l'opera di bonifica.

Si imposta fin dall'inizio un processo triangolare che non sembra innescarsi - che tutt'ora non sembra essere del tutto trasparente - ed a cui non si ha un'alternativa, essendo l'unica strada percorribile che sia stata proposta per la bonifica dell'area.



7. Schema del Processo Triangolare

In sostanza questo procedimento si sviluppa attraverso un sistema di finanziamenti circolare che si innesca con la ricerca di fondi, necessari alla bonifica delle acque del Candiano, situazione che a sua volta permette la realizzazione di nuovi interventi, che implicano il pagamento di oneri di urbanizzazione. L'intervento di risanamento delle acque sembra essere il punto cruciale di questa faccenda, e rappresenta naturalmente una grande occasione soprattutto per rilanciare l'immagine del quartiere Darsena, ma l'investimento necessario alla realizzazione di una soluzione concreta risulta essere veramente molto impegnativo. Detto ciò, è comprensibile che possibili rallentamenti all'avvio del processo siano dovuti al mancato innesco propiziato da un mercato del suolo che, come l'economia generale, vive un momento poco brillante.

Nel 2004 nasce Il Consorzio Nuova Darsena con gli obiettivi di offrire ai proprietari delle aree un ausilio nei rapporti con le istituzioni, aiutando inoltre a valorizzare le proprietà, supportare i proprietari con attività da trasferire, reperire aree idonee allo scopo, garantire la corretta integrazione con la viabilità e la realizzazione della bonifica.

Vi sono diversi progetti che riassunti sotto il titolo di "Ravenna Waterfront" vedono impegnati l'Autorità Portuale di Ravenna, la Camera di Commercio di Ravenna, il Comune e la Regione. Nell'ambito specifico della riqualificazione della Darsena di Città, Autorità Portuale, Camera di Commercio, Comune e Provincia hanno dato vita ad AGEN.DA<sup>47</sup>, società istituita nel 2009 per la gestione dei rapporti con i proprietari pubblici e privati con compiti e funzioni connessi all'attuazione del PRU.

Si possono ricondurre all'operato di AGEN.DA numerosi "progetti unitari", ovvero masterplan d'insieme per la Darsena che tuttavia non troveranno attuazione per il mancato accordo tra le parti.

<sup>47</sup> Ravenna Holding s.p.a. Disponibile all'indirizzo: [www.ravennaholdingspa.it/main/index.php?id\\_pag=121](http://www.ravennaholdingspa.it/main/index.php?id_pag=121).

È stato istituito nel 2001 un bando per la realizzazione di uno studio di fattibilità a promozione dei programmi di edilizia abitativa prevista dal PRUSST Darsena di Ravenna per la fattibilità degli interventi attraverso uno studio di marketing territoriale nei confronti di soggetti promotori. Questo bando, vinto in maniera non del tutto trasparente dalla società di studi economici Nomisma, non ha tuttavia prodotto nessun genere di accordo tra le parti coinvolte. Non è comprensibile la distinzione tra le due società sopracitate, quali AGEN.DA e Nomisma, incaricate della gestione delle stesse problematiche, che invece di essere risolte, vengono solamente delegate.

Pur non riuscendo nell'intento di trovare un accordo tra i vari attori in gioco, tutti i progetti che si sono discussi nel corso degli anni fin dal lontano 1988 hanno come necessità di reperire mercati esterni per equilibrare i costi elevati degli interventi e delle bonifiche industriali.

Altra considerazione da apportare alla discussione è quella relativa alle volontà dei proprietari: gli studi di fattibilità svolti non considerano infatti l'intenzione dei proprietari di non vendere o trasformare le aree in loro possesso. Essi sono disposti infatti a ripristinare attraverso interventi minimi i fabbricati al solo scopo di mantenere la funzione attuale.

Constatazione di questa situazione statica è la testimonianza diretta dei proprietari del comparto Fiorentina s.r.l e dell'ex Mosa della Fratelli Martini, aree di centrale interesse per la riqualifica della Darsena:

scriva pure che io non voglio entrarci in questa storia; non voglio ne riqualificare ne vendere il mio comparto. Finche sarò al mondo quell'area continuerà ad essere operativa, non produciamo niente di inquinante, la gente può stare tranquilla, facciamo i dovuti restauri. Noi continueremo a lavorarci e ai politici e agli architetti che si sono interessati al mio terreno in questi anni dico solo che io non vado certo a mettere becco nelle loro case.<sup>48</sup>

ho smesso di andare agli incontri convocati dal comune sulla Darsena da quando ho capito che l'amministrazione vorrebbe realizzare un quartiere in pratica per vip. Ma quali vip dovrebbero venire in Darsena? Se non ha ottenuto successo una struttura come quella di Marinara, come si potrà fare qualcosa di meglio qui, dove tra l'altro quello che è stato fatto ha contribuito a peggiorare il quartiere...si dovrebbe volare bassi e fare una riqualificazione modesta, senza troppi fronzoli. Comunque a me non interessa più, io il mio terreno lo lascio anche lì a marcire. Se qualcuno vuole comprarlo sono qua.<sup>49</sup>

Caso analogo relativo all'archeologia industriale è quello delle gru posizionate lungo il canale Candiano che, di proprietà dell'Autorità Portuale, costituiscono una memoria di carattere storico-industriale e rischiano lo smantellamento totale a causa della mancanza di tutela e di fondi:

se non arriverà qualcuno disposto a salvarla investendo per il recupero, l'ultima gru rimasta sulla banchina della darsena verrà smantellata e rottamata.<sup>50</sup>

<sup>48</sup>Piero Branzanti - proprietario comparto Fiorentina s.r.l. - conversazione telefonica, 2011.

<sup>49</sup>Giorgio Ricci - proprietario comparto adiacente all'edificio riqualificato dell'Almagna', 2011.

<sup>50</sup>Andrea Alberizia, in "Ravenna e Dintorni", 28 Settembre 2011, pagg. 2-4, pag. 2.

Altra problematica riscontrabile anche attraverso l'opinione della cittadinanza è quella relativa al problema della stazione ferroviaria, ora barriera tra la Darsena e il centro storico. Secondo il parere dei cittadini la stazione dovrebbe restare dove si trova attualmente, posizione motivata sia dalla connotazione storica dell'edificio sia per la contiguità con il centro storico. Il pensiero dell'Amministrazione Comunale è di intervenire su di essa tramite un'ipotesi di "stazione ponte" che permetterebbe così un collegamento con il centro storico scavalcando l'impianto esistente. Il costo di intervento non è tuttavia stato preventivato pur essendo uno dei punti fondamentali per la riqualifica.

All'interno di questo ragionamento mentre c'è chi ritiene che la risoluzione del problema della stazione sia necessario a priori per convincere gli attori economici ad investire nel progetto, c'è invece chi ritiene che attraverso l'investimento nel progetto verrà poi risolta la questione stazione.

Altra associazione, no-profit in questo caso, è "Naviga in Darsena", associazione con lo scopo principale di promuovere eventi culturali, valorizzando il ruolo dell'acqua nel contesto della riqualificazione urbana della Darsena e delle zone limitrofe al waterfront.

## 2.2 Piani urbanistici proposti per la Darsena

La storia recente dei piani per la Darsena di città di Ravenna vede avvicinarsi tre proposte principali prima di raggiungere l'attuale proposta del Piano di Riqualificazione Urbana sviluppato dall'Amministrazione Comunale.

La prima delle soluzioni di queste ipotesi è il piano rinominato "Marmarica", che prende il nome dall'omonima società fondata nel 1989 proprio per la realizzazione di questo piano e composta da CMC, Calcestruzzi s.p.a., ITER e CEPRA.



8. Mattia Casadio, Giuseppe Grossi e Bruno Minardi, Piano "Marmarica", 1989.

La società incarica i progettisti Mattia Casadio, Giuseppe Grossi e Bruno Minardi di realizzare una ipotesi che prevedesse il recupero e la valorizzazione effettiva del waterfront sul canale Candiano, regolamentando inoltre lo sviluppo del sistema infrastrutturale, teso ad esaltare i caratteri forti dell'economia locale. Già a partire da questo piano vengono introdotti diversi temi ancora attuali, come l'ipotesi di introdurre una stazione ponte o la scelta di impostare un assetto stradale generale preciso, lasciando flessibilità alle scelte non ancora definitive. Questo progetto è stato presentato all'opinione pubblica ravennate ricercando approvazione attraverso un modello di consultazione generale e senza ricercare particolari sponsorizzazioni. Nel complesso spicca la volontà da parte dei progettisti e dei promotori di instaurare un rapporto collaborativo tra strutture economico-imprenditoriali e amministrazione pubblica.

Nel 1993 parallelamente al Piano Regolatore per la città di Ravenna, Marcello Vittorini propone un piano specifico per la darsena di città.





9. Marcello Vittorini, Piano per la darsena del PRG. di Ravenna, 1993.

Con questo piano Vittorini intende dare un ordinamento regolare a completamento dell'esistente, conciliando l'edificato industriale con il nuovo tessuto urbano attraverso un'attenta distribuzione degli spazi verdi. Un aspetto trascurato all'interno del progetto di Vittorini è senz'altro lo studio del collegamento della darsena con il centro storico.

Il piano di Vittorini è stato pensato come un intervento complessivo che, probabilmente a causa di un'eccessiva rigidità progettuale, presenta attualmente soltanto una parziale attuazione dell'intervento, dovuta in parte anche alla mancata scansione delle fasi temporali di realizzazione.

A causa delle problematiche relative al mancato completamento del piano di Vittorini per la Darsena, l'Amministrazione Comunale ha pensato di rivolgersi ad un consulente esterno per affrontare la risoluzione del "problema" Darsena.

Viene richiesto all'architetto Stefano Boeri di esprimere un parere al di sopra delle parti in grado di risolvere le principali controversie al fine concretizzare un obiettivo comune.

L'architetto Boeri non si limita ad esprimere considerazioni sull'operato di Vittorini ma sviluppa un elaborato che si pone in opposizione con il disegno di città pensato da Vittorini. Il piano realizzato nel 1993 da Vittorini verrà poi riletto e tradotto durante la realizzazione del Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) nel 1997. Il PRU del '97 integra sostanzialmente le considerazioni già approvate nella prima versione del piano di riqualificazione del '95, confermando inoltre «il disegno organico della cintura verde nell'intorno dell'espansione

urbana del capoluogo»,<sup>51</sup> concordando i meccanismi di trasferimento delle superfici di area a verde attraverso diritti edificatori in favore dei proprietari, e introducendo premi ed incentivi per i proprietari dei subcomparti in Darsena ospitanti questi processi.

I proprietari soggetti attuatori si sono impegnati in sede di PRU ad una programmazione degli interventi attraverso una serie di atti unilaterali d'obbligo, da trasformare successivamente attraverso un opportuno recepimento e adeguamento nelle convenzioni attuative dei piani particolareggiati di sub comparto. Oltre agli ordinari impegni circa i processi di urbanizzazione, gli atti d'obbligo impegnano i proprietari all'attivazione delle procedure di perequazione e permuta con le aree della cintura verde oltre che alla realizzazione diretta o indiretta di quote di Edilizia residenziale pubblica (ERP), o ad ospitare operatori abilitati alla sua realizzazione e indicati dal comune.<sup>52</sup>

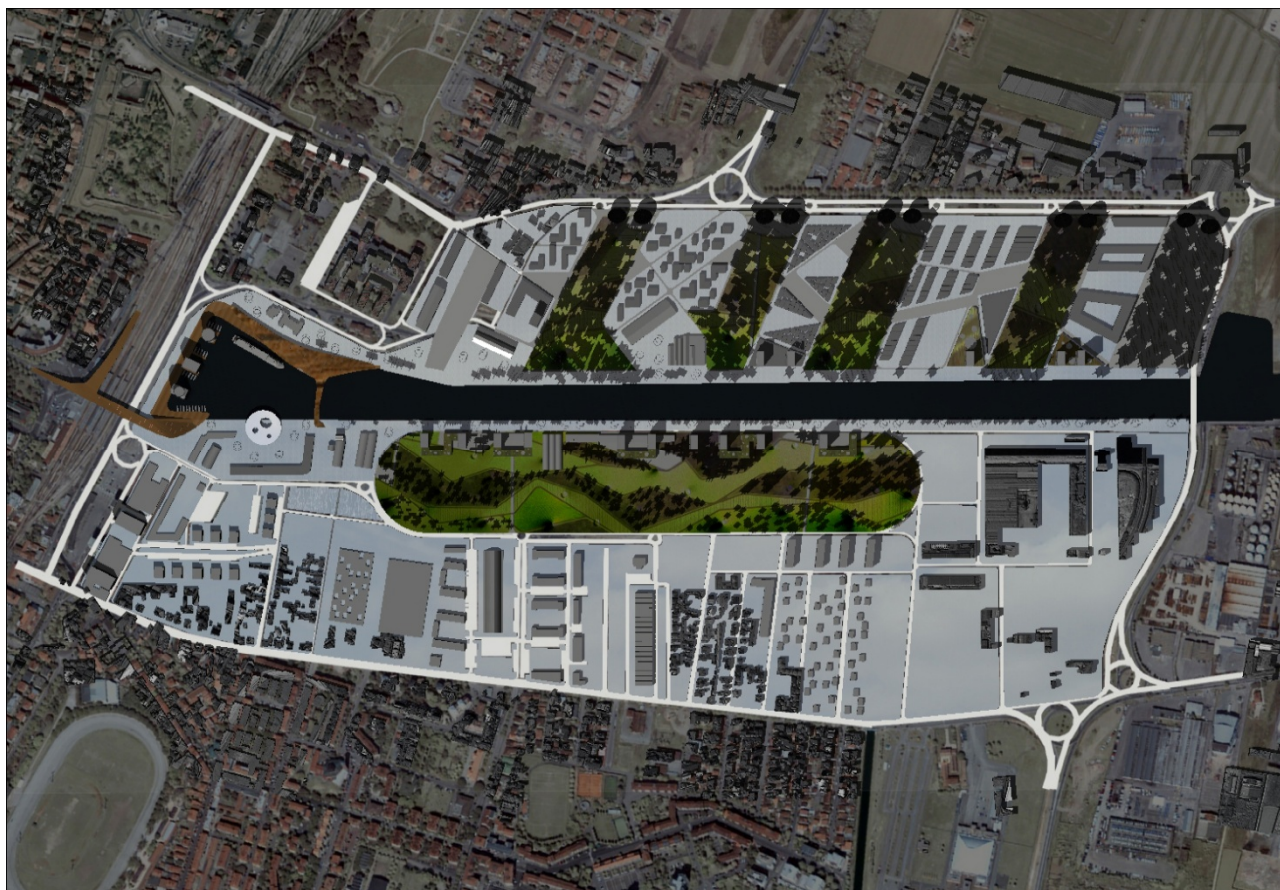
Negli anni successivi l'Amministrazione Comunale, non convinta dei risultati prodotti durante il periodo successivo al primo piano del '93 incarica l'architetto Stefano Boeri di realizzare uno studio di fattibilità di intervento sull'area della Darsena di città. Il lavoro dell'architetto si tradurrà graficamente anche attraverso un'ipotesi progettuale corredata di alcuni elaborati grafici.

---

<sup>51</sup>Urbanistica Quaderni, *Comune di Ravenna – Programma di riqualificazione urbana della Darsena di città*, INU, Roma 1997, pag.113.

<sup>52</sup> *Ibid.*





10. Studio Boeri, Masterplan "Dockyard City", 2004

Il piano di Boeri, se così possiamo definirlo, modifica le priorità affrontate dal piano precedente evidenziando una forte concentrazione degli spazi verdi e una differente densità di tessuto urbano caratterizzata da una minor rigidità compositiva.

Realizzato tra il 2004 e il 2005, a differenza di Vittorini, affronta la problematica del superamento del limite ferroviario, curando un'ipotesi concreta di collegamento della darsena con il centro storico.

Boeri dopo la prima proposta di piano ne effettua una seconda, che mantiene la concentrazione di spazi verdi nella parte sud e adotta invece una differente distribuzione del tessuto urbano nella parte nord, alquanto discussa per la sua forma circolare in totale contrapposizione con il tessuto urbano circostante.

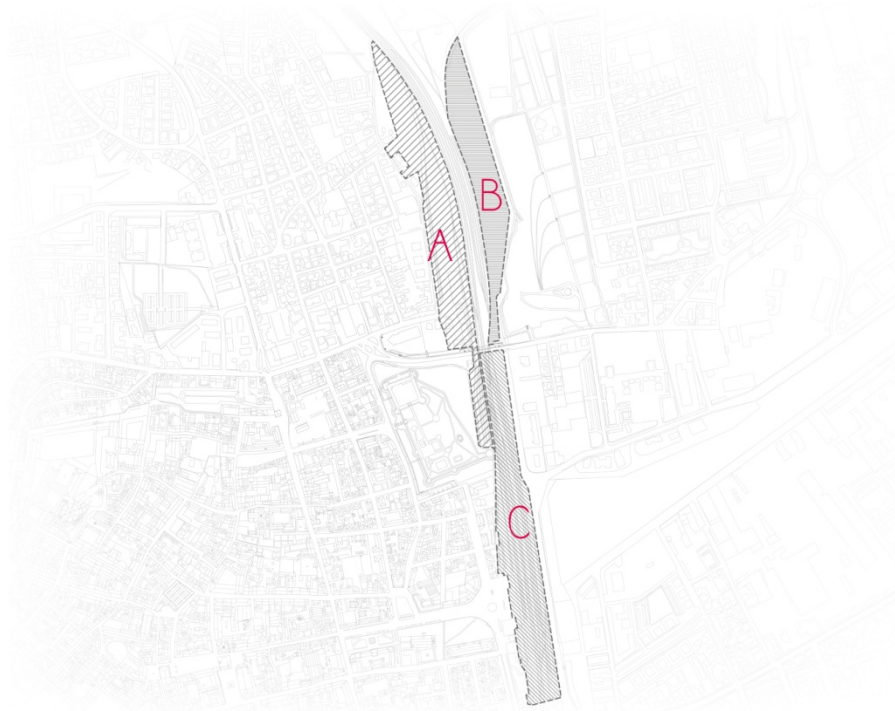
I progetti ipotizzati da Boeri non trovano una concretizzazione ma sono un riferimento importante, perché offrono l'indicazione di alcuni punti fermi su cui si strutturerà il dibattito successivo, quali la concentrazione di uno spazio verde nella parte a sud del Candiano e una maggior densificazione sul waterfront. Il Piano Operativo Comunale (POC) tematico recentemente pubblicato prevede un indice di edificazione territoriale che, secondo le parole del tecnico comunale Leonardo Rossi incontrato durante il processo di partecipazione, si può definire mediamente del 0,5% incrementando ulteriormente l'originale indice previsto dal PRG del 1993, che era lo 0,24%.

Possiamo riassumere nella seguente tabella la variazione dell'indice, e della relativa superficie utile da realizzare, previsti dai diversi piani:

| Piano             | Indice Territoriale Ut | Superficie utile SU |
|-------------------|------------------------|---------------------|
| PRG 93            | 0,24% mq/mq            | 322.800 mq          |
| POC TEMATICO 2011 | 0,50% mq/mq            | 428.820 mq          |

11. Tabella illustrante la variazione dell'indice territoriale dal PRG 93 a quanto previsto nel POC tematico 2011

Un importante accordo redatto tra le parti proprietarie, incluso nel POC 2011, è il protocollo preliminare di intesa tra il Comune di Ravenna, la Regione Emilia Romagna, la Rete Ferroviaria Italiana, FS-Sistemi Urbani e l'Autorità Portuale di Ravenna.



12. Schema del protocollo di intesa: A - Ex Scalo Merci, B - Ex Scalo Merci(Binari Teodorico), C - Stazione F.S

Il protocollo nasce con l'intento di trasformare l'attuale stazione ferroviaria in elemento cerniera tra il centro storico di Ravenna e la Darsena interessando sia l'ambito della stazione sia l'affaccio sulla testata del canale Candiano, oltre all'edificio dell'ex Dogana.

Sono assegnate capacità edificatorie all'ex scalo merci dismesso pari a mq 34.500, di cui mq 17.220 in sito e mq 17.280 da ricollocare in Darsena; mentre per quanto riguarda la stazione ferroviaria sono assegnati mq 20.000, di cui mq 10.000 da ri-localizzare in Darsena. Le risorse ricavate dalla vendita saranno destinate a finanziare gli interventi pubblici di valenza generale previsti per l'intero ambito.

Il protocollo prevede, inoltre, l'ampliamento del parco di Teodorico sul fronte ferroviario per circa mq 26.000 garantendo con ciò una dotazione di standard urbanistico significativo al comparto dell'ex scalo merci.

| AREE INTERESSATE | CAPACITA' EDIFICATORIA | DA ATTUARSI IN SITU | DA RICOLLOCARE IN DARSENA |
|------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| EX SCALO MERCI   | 34.500                 | 17.220              | 17.250                    |
| STAZIONE F.S.    | 20.000                 | 10.000              | 10.000                    |

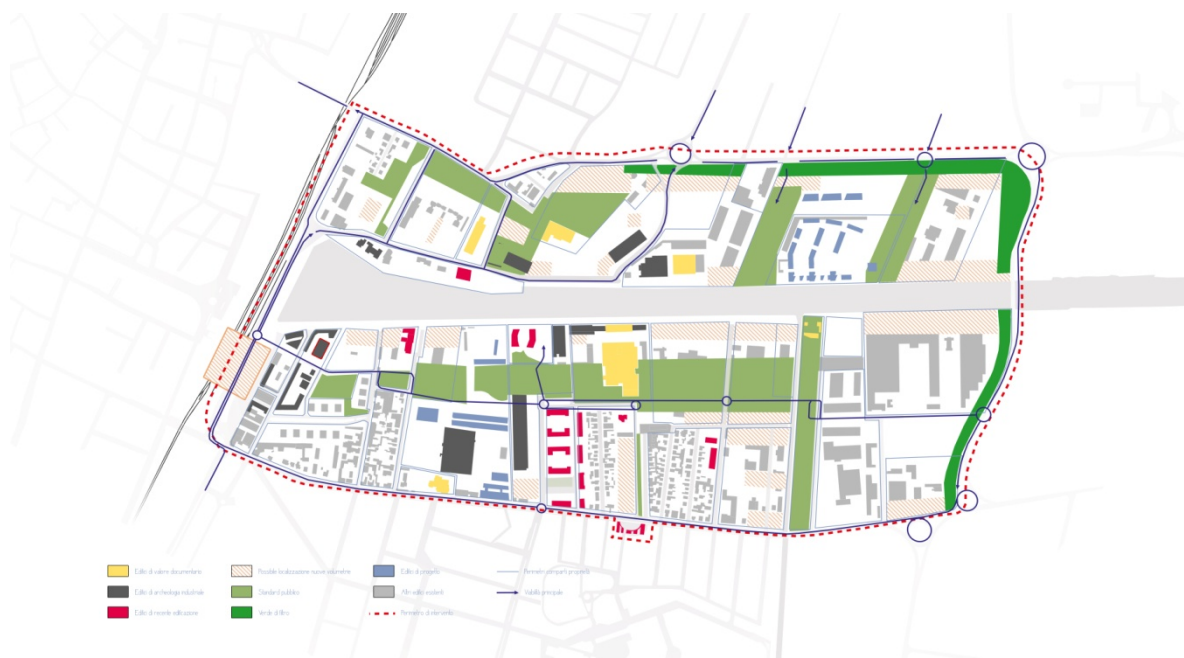
13. Tabella illustrante le capacità edificatorie gestite dal protocollo di intesa

Nel corso del processo partecipativo i tecnici comunali hanno presentato quella che hanno chiamato una prima ipotesi planimetrica dell'ambito del comparto Darsena, riprendendo schematicamente i fondamentali concetti riguardo alle principali tematiche di cui il processo partecipativo ha discusso, quali la distribuzione delle volumetrie, gli edifici di recente edificazione, gli edifici di archeologia industriale previsti dal PRU, il verde pubblico, l'ipotesi della nuova viabilità.

| SUPERFICIE UTILE COMPLESSIVA DEL POC TEMATICO DARSENA DI CITTA' - MQ |         |
|--|---------|
| DESTRA CANALE  | 210.450 |
| SINISTRA CANALE  | 157.520 |
| TOTALE PARZIALE  | 367.970 |
| SUPERFICIE UTILE COMPLESSIVA DA TRASFERIRE IN DARSENA DI CITTA' - MQ |         |
| SUOLI BANCHINE DEMANIALI   | 33.600  |
| EX SCALO MERCI   | 17.250  |
| NUOVA STAZIONE   | 10.000  |

14. Tabella illustrante la superficie utile complessiva da ricollocare in Darsena di Città





15. Amministrazione comunale Ravenna, Ipotesi di piano per la Darsena, 2011.

L'ipotesi di dimensionamento tracciata dai tecnici dell'amministrazione comunale prevede un alleggerimento della viabilità su via Trieste attraverso la realizzazione di un'arteria parallela alla stessa. Come nelle proposte di Boeri, si vuole far notare la volontà di mantenere una compattezza del verde, come pure l'integrazione di progetti ora in fase attuativa quali il comparto CMC e il comparto Agrario.

La capacità edificatoria è collocata principalmente sul waterfront e nello spazio di risulta tra l'edificato industriale, mentre non è stata prevista una soluzione per la barriera costituita dalla stazione, come pure non sono presenti attraversamenti pedonali sul canale.

I tecnici comunali hanno precisato che l'ipotesi presentata deve considerarsi puramente di carattere propositivo in quanto l'elaborazione della proposta finale verrà redatta solo al termine dell'esito del processo partecipativo. La scelta operata dal Comune si allontana in modo decisivo dalle scelte fatte nella realizzazione dei piani precedenti. Tutti gli esempi citati, a partire dal piano Marmarica fino al piano Boeri, passando per Vittorini, mostrano, seppur con forme estremamente diverse nel progetto in sé, una volontà fin troppo rigida che ne ha probabilmente sancito la mancata approvazione. Il problema generalmente riscontrato è costituito dal forte carattere deterministico del piano che dimentica la necessità di confrontare le volontà del pubblico col privato, cercando un punto di incontro attraverso il confronto e il dibattito, soprattutto lasciando in secondo piano la questione proprietaria che mostra all'interno del quartiere una realtà molto frammentata. Realtà in cui i proprietari, per diversi motivi, hanno in gran parte perso qualsiasi stimolo per ripartire e investire tempo e denaro nel futuro del quartiere Darsena.

## 2.3 Approccio progettuale collettivo alla Darsena

Nel corso del Laboratorio di Sintesi Finale il piano per la Darsena di Città di Ravenna è stato affrontato attraverso un lavoro collettivo. Organizzati in un macro gruppo composto da 8 persone si è deciso di affrontare un avvicinamento graduale al tema della Darsena intrapreso a partire da una serie di analisi basate sui principali aspetti critici e di interesse del contesto urbano. I primi elaborati prodotti hanno evidenziato in modo chiaro le caratteristiche di un'area di progetto a noi quasi sconosciuta, esplorando tematiche fondamentali come la densità, i collegamenti, le qualità del verde e i vincoli; illustrando non una ristretta visione legata esclusivamente all'area di progetto ma una visione più ampia legata ad un contesto fortemente variegato nelle sue peculiarità.

A partire da questo primo avvicinamento, e soprattutto grazie ai primi sopralluoghi, abbiamo lentamente sviluppato una sempre più profonda conoscenza dello spazio con cui siamo stati chiamati a rapportarci. Ciò è stato di fondamentale importanza anche per la fase analitica immediatamente successiva, nella quale l'indagine sulla città di Ravenna si è strutturata con una prospettiva più ampia, utilizzando come filo conduttore delle nuove tematiche di approfondimento, relative al rapporto tra la darsena e il territorio. La prima indagine è impostata sul tema della mobilità, nelle sue diverse tipologie. Abbiamo avuto modo così di verificare quali fossero le molteplici possibilità di collegamento tra la Darsena, Ravenna e il territorio. Un'altra indagine è quella relativa al sistema ambientale e agli spazi verdi che circondano Ravenna e la Darsena, che ha messo in evidenza la situazione ambientale, descrivendone le condizioni attuali nelle sue componenti con precisi rapporti su aria, acqua e superfici a rischio di incidenza. È stata sviluppata in parallelo un'analisi che studiasse la situazione del territorio rispetto alle attività e ai servizi a disposizione, grazie alla quale è stato possibile definire un quadro chiaro sui principali aspetti socio-culturali e sulle attrezzature a disposizione della comunità. Anche in questo caso si è scelto di rappresentare gli elaborati su più scale, in modo da poter descrivere la situazione specifica, a contatto coi cittadini della Darsena, e la prospettiva più ampia, interesse anche dal punto di vista generale degli abitanti di Ravenna. Infine l'ultima analisi a completamento dell'indagine complessiva è stata improntata sulla tematica del turismo. La scelta è stata quella di visualizzare le diverse tipologie di turismo presenti nel territorio circostante la Darsena, in modo da riepilogare, anche con l'aiuto di dati numerici, lo scenario delle presenze legate al turismo a Ravenna.

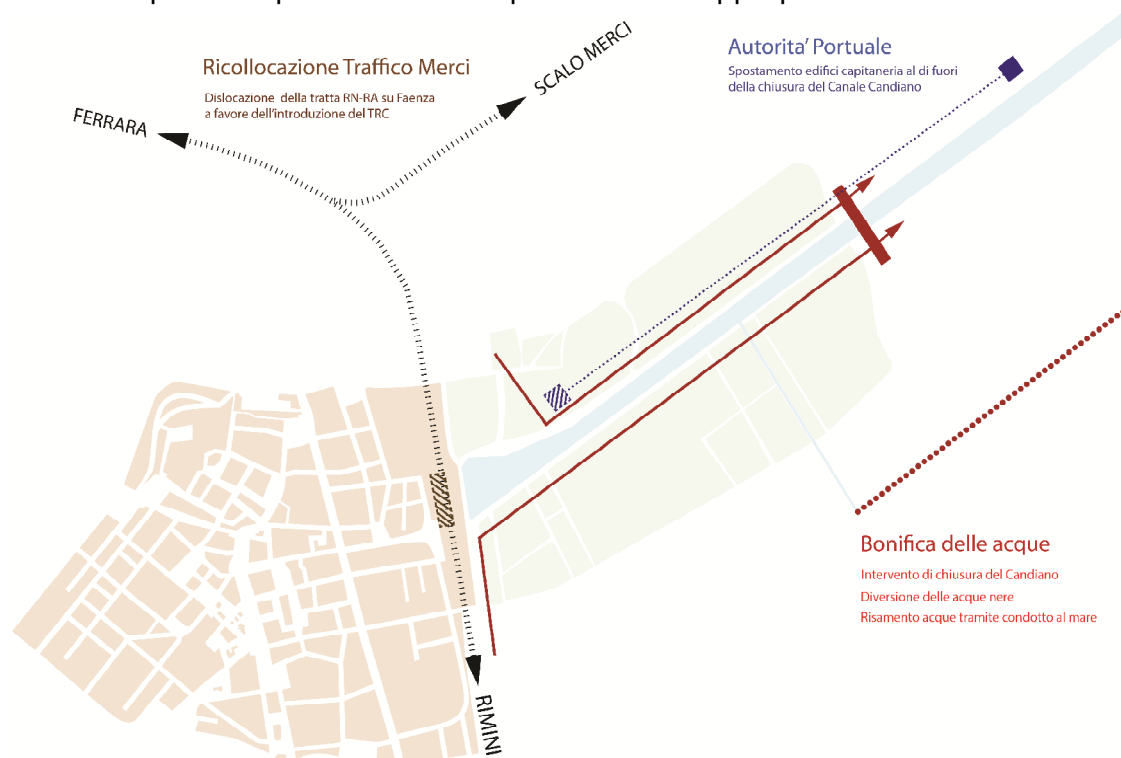
Grazie alla sintesi compiuta attraverso l'elaborazione di queste indagini siamo riusciti indirettamente a costruire un background di conoscenze sui temi più importanti per l'avvicinamento al progetto. Compatibilmente con le informazioni raccolte si è cercato di tradurre con delle indicazioni, anche critiche, tutte le suggestioni fuoriuscite dal confronto all'interno dei componenti del gruppo. Il passaggio successivo alla fase di apprendimento è stato un procedimento che potremmo definire creativo, all'interno del quale si è cercato di immaginare degli obiettivi virtuali da trascrivere concretamente sotto forma di strategie di progetto. Prima di definire dei veri e propri interventi sono state delineate delle "volontà di

progetto" basate sulla definizione di questi ambiziosi obiettivi. È stato chiaro sin dall'inizio che l'ideazione di un progetto per la Darsena di Città, proprio per la sua complessa natura ed estensione avrebbe richiesto una particolare attenzione soprattutto per quanto riguarda la temporalizzazione dell'intervento. Abbiamo perciò proseguito il nostro lavoro valutando come la variabile tempo potesse influire su delle ipotetiche fasi di realizzazione, intuendo che la dinamica di intervento si sarebbe dovuta disarticolare attraverso una scansione temporale significativa.

È soprattutto grazie a ragionamenti di tipo quantitativo che abbiamo capito che era necessario collocare le fasi entro periodi ben precisi.

Mentre la prima fase è stata ipotizzata in uno scenario quasi immediato, per la sua natura indispensabile al futuro della Darsena, la seconda è stata collocata in corrispondenza di una scadenza simbolica, il 2019, anno in cui Ravenna è candidata ad essere eletta come capitale europea della cultura. Per concludere questa successione si è deciso di collocare la terza ed ultima fase di trasformazione al termine di un periodo approssimativo di trent'anni, quindi nel 2040. Come già anticipato la scansione temporale di questi interventi generali rispecchia una vera e propria traduzione delle volontà collettive emerse dal laboratorio di sintesi finale. I concetti espressi sono riconducibili ad una logica di interventi minimi, indispensabili per riattivare la Darsena negli anni avvenire. Essi rappresentano un input progettuale a partire dal quale saremo in grado di sviluppare una precisa ipotesi di masterplan generale.

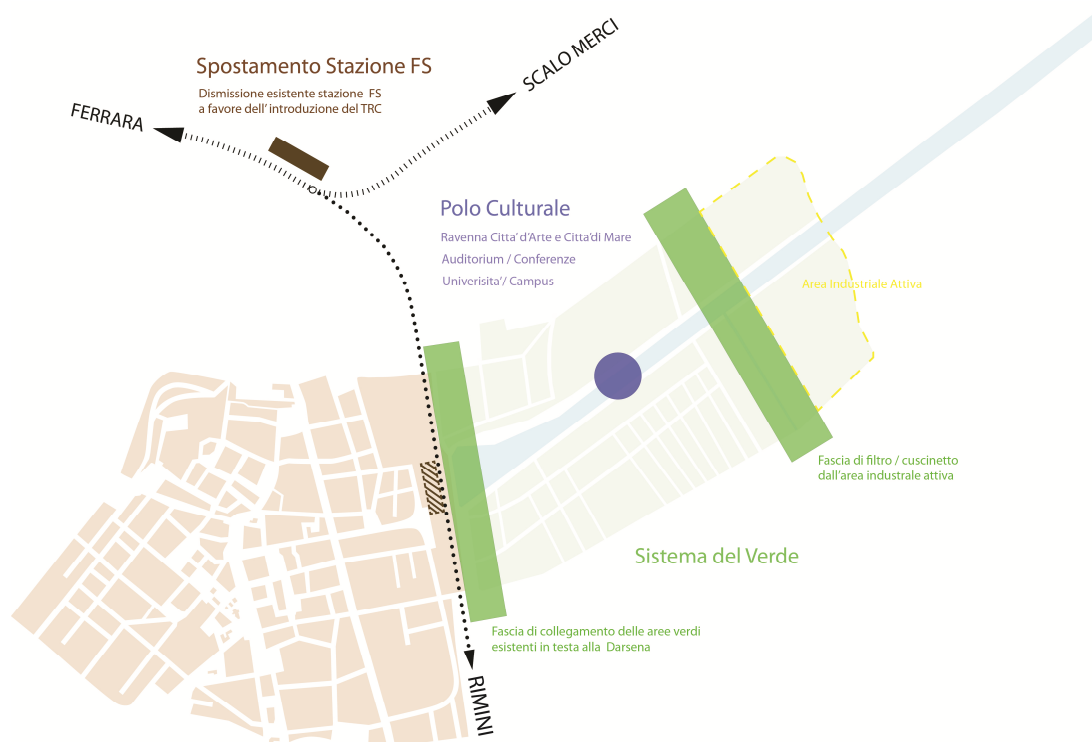
Nella prima fase, da considerarsi all'attualità (2011), abbiamo pensato agli interventi di fondamentale importanza per dare inizio al processo di ri-appropriazione della Darsena.



16. LSF La città e le case, Elaborato sulle fasi della trasformazione 2011.



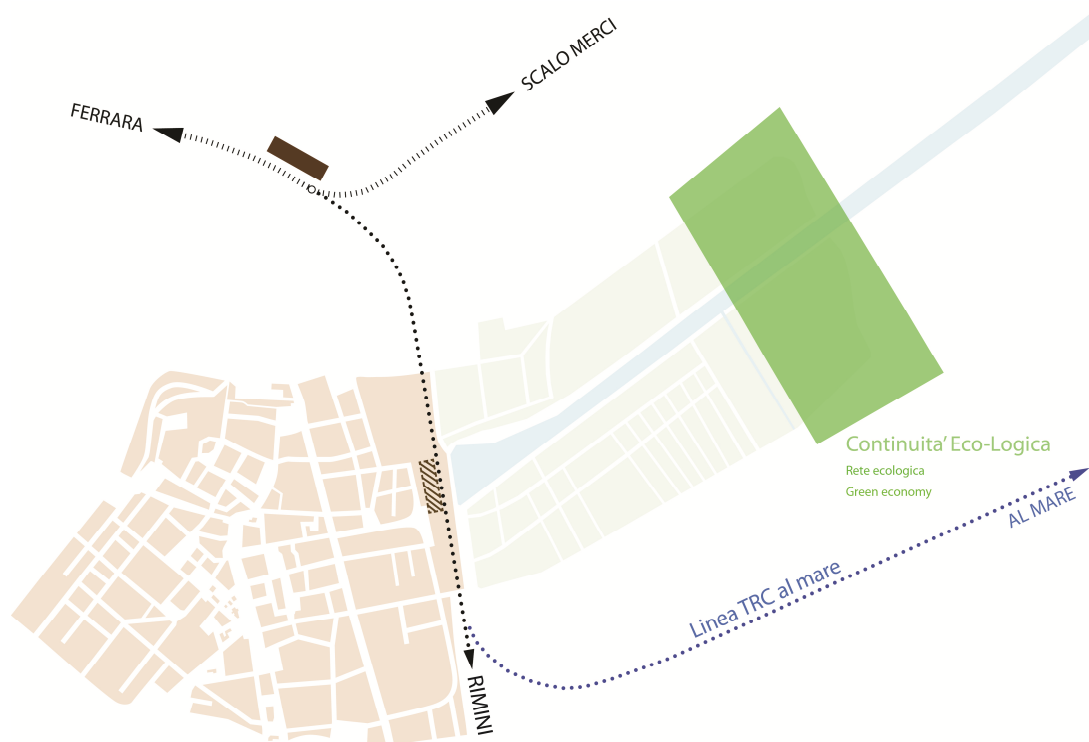
Le problematiche da noi riconosciute di evidente importanza per una ri-appropriazione del comparto sono state il risanamento delle acque e la ricerca di una soluzione all'evidente divisione tra Centro Storico e Darsena costituita dalla barriera corrispondente all'esistente stazione ferroviaria e binari annessi, e alla parallela via Candiano. Come soluzione alla cesura tra il quartiere Darsena e il centro storico la proposta da noi elaborata prevedeva la ricollocazione del traffico merci sulla tratta Rimini-Cesena-Faenza, il riutilizzo di due degli esistenti binari a favore dell'installazione di un servizio di Trasporto Rapido Costiero (TRC) e il conseguente spostamento della stazione ferroviaria a nord del parco di Teodorico, facendo di Ravenna una stazione termine a scambio con il servizio del Trasporto Rapido Costiero (TRC). Si prevedeva inoltre un ripristino del rapporto della connessione diretta tra Darsena e Centro Storico attraverso un'isola ciclo-pedonale gestita da appositi rallentamenti o impianti semaforici. La soluzione ipotizzata si porrebbe come valida alternativa alle precedenti proposte di stazione ponte o di interramenti stradali e ferroviari studiati dall'Amministrazione Comunale, aventi per noi problemi di oneri e soluzioni tecniche non facilmente risolvibili nell'immediato. Altro intervento che si è ritenuto indispensabile è stato risanare la situazione delle acque e dei fondali del Candiano, ora fortemente inquinate. La nostra proposta in merito prevedeva un intervento temporaneo attraverso una tura a chiusura dell'ultimo tratto di canale Candiano, collocata all'altezza dell'attuale ponte mobile. Questa operazione offre la possibilità di intervenire entro il Candiano in diverse modalità, e in particolare offre la possibilità di risanare la falda e i fondali attraverso un condotto a mare utilizzato per la diversione delle acque. Ultimo, ma non meno importante, era lo spostamento dell'edificio dell'Autorità Portuale al di fuori del comparto Darsena. Attualmente gli edifici per uffici legati alla dogana e alla capitaneria sono collocati in testata rispetto alla Darsena. Questa operazione risulta perciò necessaria e complementare all'intervento di chiusura del Candiano. Tramite lo spostamento si garantisce infatti all'autorità portuale un collegamento diretto al mare aperto che non sarebbe più possibile al momento della chiusura.



17. LSF La città e le case, Elaborato sulle fasi della trasformazione 2019.

Come secondo step in ordine cronologico abbiamo scelto il 2019 in quanto Ravenna è candidata ad essere una delle possibili città della cultura europee per quella data.

Per il 2019 consideriamo pienamente funzionante il servizio di TRC sulla tratta Ravenna- Rimini. Si è pensato a quali potessero essere le attrattive già presenti sul territorio o a quali altre potessero essere introdotte. Le proposte dai noi condivise sono state di rivalutare Ravenna come città d'arte e come città di mare, avere funzioni di tipo ricettivo e per conferenze - che sembrano mancare alla città - e per ultima, ma non meno importante, il fatto di conferire un ruolo centrale all'Università sia sotto il punto di vista dell'offerta didattica, sia nell'ottica che riconosce nella presenza dei giovani un'arma vincente per la riscoperta e quindi futura rigenerazione dell'area. La proposta voleva quindi creare un polo culturale attrattore, capace di combinare tutte le funzioni individuate, al fine di innescare la riqualificazione del contesto territoriale circostante. A protezione del comparto industriale attivo si è pensato di introdurre una fascia verde con funzione di filtro.



18. LSF La città e le case, Elaborato sulle fasi della trasformazione 2040.

Per la terza fase da noi pensata al 2040, il tentativo è quello di concludere questa distribuzione temporale sfruttando l'efficacia degli ultimi interventi a corredo. Per quanto riguarda l'aspetto della viabilità si pensa di introdurre una linea di TRC che, collegata alla linea principale precedentemente ipotizzata, possa raggiungere il mare dando vita ad un nuovo sistema di connessione alternativo al servizio di autobus pubblico. Di pari passo con quest'ultimo intervento è stata immaginata la costituzione di un'area di continuità ecologica sull'ora esistente area industriale.

## 2.4 Critica del lavoro svolto durante il Laboratorio di Sintesi Finale

A luglio 2011 abbiamo portato a termine il lavoro svolto nel corso del Laboratorio di Sintesi Finale.

Il percorso che ci ha unito collettivamente nell'analisi iniziale per poi successivamente proporre "un'ipotesi di dimensionamento" condivisa per il comparto Darsena. Conclusa l'esperienza del laboratorio in maniera condivisa ci è stato chiesto, rispettivamente per ogni gruppo di lavoro, di fornire la nostra idea propositiva per la Darsena.

Non avevamo ben chiaro come proseguire il lavoro da noi svolto nel corso del Laboratorio. L'approccio avuto da noi tutti è stato quello di considerare "l'ipotesi di dimensionamento" non tanto un punto di partenza, quanto un esercizio per valutare in maniera collettiva le possibili proposte: sarebbe toccato a noi pensare successivamente a come usare questo strumento per concretizzare il pensiero che ogni gruppo di lavoro aveva sviluppato nel corso del laboratorio.

La nostra risposta è stata di tipo concettuale, abbiamo pensato che "fare un altro masterplan" non era la strada che volevamo intraprendere.

La riqualificazione del quartiere Darsena ha una storia ventennale, come sottolinea Fabio Poggioli nel suo libro *Il Mare dentro, la Darsena di Ravenna*, che ricostruisce la cronaca di questi due decenni, elencando le proposte che sono state avanzate, il dibattito che queste hanno suscitato e quanto tutto questo si rifletta sul pensiero urbanistico contemporaneo.<sup>53</sup>

Avevamo ben chiaro che il problema della Darsena non è facilmente risolvibile e che la sua soluzione non sarebbe potuta esaurirsi nella redazione di un ulteriore masterplan. Quello che è sempre mancato è una struttura alla base capace di innescare un processo che riuscisse a mettere d'accordo tutti gli attori in gioco.

Per spiegare come siamo arrivati al pensiero di impostare la nostra ricerca come una tesi teorica è bene precisare da cosa siamo partiti e cosa ci ha spinto a porci ulteriori domande.

Quando ci è stato chiesto di fare una presentazione per mostrare quali temi volevamo sviluppare all'interno di quanto emerso nel corso del laboratorio di sintesi, non sapevamo bene come motivare le nostre convinzioni, ma allo stesso tempo eravamo certi di dover indagare maggiormente sulle problematiche locali.

La nostra ricerca si è inizialmente concentrata su come mettere in pratica i nostri propositi di progetto tramite la ricerca di una strategia di intervento descritta in sintesi dai seguenti punti:

- individuare funzioni appropriate da conferire ad edifici esistenti
- costruire un ambiente sociale
- agire attraverso interventi puntuali e temporanei
- intervenire sullo spazio pubblico prima che sullo spazio privato
- lavorare per costruire una visione comune condivisa non dominata dallo sviluppo residenziale
- progettare basandoci su principi di sperimentazione, flessibilità e reversibilità

---

<sup>53</sup> F. Poggioli, *Il Mare Dentro: la Darsena di Ravenna 1988-2008*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 2010

La stesura di questi propositi iniziali ci ha fatto capire che il nostro percorso di ricerca andava ampliato, non solo verso le problematiche del territorio ma anche verso le problematiche di interazione tra gli attori sociali coinvolti e su un discorso più ampio, quale il pensiero contemporaneo riguardo alle interazioni urbanistico-politiche del territorio.

Iniziativa che ci ha permesso un progressivo avvicinamento alle problematiche locali è stato il percorso di progettazione partecipata che ha avuto inizio a Settembre 2011 e che abbiamo seguito fino alla stesure del documento finale nel Novembre 2011.

## 2.5 Processo di pianificazione partecipata. Il caso della Darsena di Città

Il processo di pianificazione partecipata che si è appena concluso sulla “Darsena di Città” di Ravenna rappresenta un caso attraverso il quale si può testare la possibilità di «attuare processi di pianificazione anticonvenzionali, non dall’alto e neanche dal basso ma quasi adattabili».<sup>54</sup> Attualmente, come si è detto, è stato approvato il POC 2010-2015, adottato dal Consiglio Comunale nella seduta del 21.06.2010. Nonostante questo, l’incertezza sembra ancora prevalere non essendo stato raggiunto un accordo tra il Comune, i proprietari dei vari subcomparti e la popolazione.

Per cercare di colmare queste problematiche e di raggiungere un punto di unione tra le parti in gioco, il Comune di Ravenna ha presentato a Settembre 2011 un processo di progettazione partecipata che ha concluso la sua prima fase nel Dicembre 2011.

Il processo è stato organizzato attraverso una serie di incontri aperti alla popolazione e a chiunque fosse interessato a prenderne parte. Avendo partecipato al processo, nel seguito ne riassumiamo lo svolgimento e i principali contenuti emersi.

Il 7 Settembre si è tenuto presso l’ex Raffineria Almagià, ora riqualificata come edificio ad uso pubblico, il primo incontro di presentazione riguardante l’illustrazione delle fasi di lavoro relative alle aree oggetto della partecipazione e agli strumenti operativi proposti.

A partire dall’8 Settembre sono stati organizzati *focus group*, composti da un massimo di 10-15 persone, al fine di ascoltare e dare voce ai punti di vista di tutti i cittadini interessati.

Per ogni gruppo di discussione sono stati nominati dei portavoce.

Le considerazioni emerse nei singoli gruppi sono state successivamente affrontate dai rappresentanti durante un incontro collegiale.

Parallelamente ai *focus group* sono state organizzate due passeggiate di quartiere in data 17 e 24 Settembre. Questi momenti formativi hanno suscitato un grande interesse nella popolazione che ha avuto la possibilità di entrare nel quartiere oggetto della progettazione per conoscerlo meglio ed osservarlo, accompagnati dalle informazioni dei tecnici comunali.

La fase successiva, sviluppata a partire dal 26 Settembre, si è articolata attraverso una serie di Workshop, su base settimanale, pensati per un approfondimento e formazione su temi specifici proposti dall’Amministrazione ed emersi durante i *focus group*.

Di seguito è riportata la spiegazione delle tematiche relative ai Workshop:

---

<sup>54</sup>«..Not top down nor bottom up but -almost schizophrenic-adaptive», in Henk W.J. Ovink, *The politics of planning*, Lezione presso The British School at Rome, Ottobre 2011, pag. 23

| 18.10.2011 Mobilità |

La serata si è svolta con la partecipazione dell'assessore alla Partecipazione Valentina Morigi e dell'assessore all'Urbanistica Gabrio Maraldi. Durante l'incontro sono stati illustrati i passi compiuti nel percorso di progettazione partecipata grazie soprattutto all'alto numero di partecipanti presenti. E' stata evidenziata l'importanza del coinvolgimento e della partecipazione dei cittadini per la buona riuscita del procedimento. Il loro apporto risulta fondamentale in una prospettiva futura in cui l'interazione con il cittadino acquisisce maggiore influenza sulle scelte politiche ed amministrative.

L'assessore Maraldi ha tenuto a precisare che la redazione di un Piano Operativo Comunale per la Darsena (POC Tematico), è comunque vincolato da strumenti urbanistici superiori quali PSC e RUE e che pertanto le strategie emerse dal processo partecipativo avrebbero dovuto necessariamente confrontarsi con i vincoli contenuti in questi strumenti normativi.

Gli operatori di Città attiva hanno poi riassunto quanto emerso dagli incontri nella forma di criticità, risorse, proposte sul tema della mobilità.

La parola è poi passata al *mobility manager* Ennio Milia che ha illustrato lo stato di fatto e le principali criticità riguardo mobilità e circolazione nel comparto Darsena.

A partire da questo incontro è stato impostato un sistema di dialogo tra cittadini e operatori attraverso l'utilizzo di "domande" e "proposte" prima raccolte su carta, poi trascritte pubblicamente.

I quesiti sono stati direttamente proposti ai tecnici comunali nel corso delle serate e pubblicati sul sito dedicato al processo di partecipazione [www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it](http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it)

| 20.10.2011 Relazione Darsena-Territorio |

Si è svolto il 20 ottobre 2011 il secondo workshop tematico dedicato alla relazione darsena-territorio presso la sala dell' Almagià.

La serata si è aperta con il resoconto delle considerazioni più significative dell'incontro precedente, descrivendo in questo modo alcuni degli spunti emersi dalla parte iniziale del percorso partecipativo, tenendo sempre come riferimento i termini di risorse, criticità e proposte. La serata è proseguita con l'intervento dell'arch. Leonardo Rossi, responsabile della Progettazione Urbanistica del Comune di Ravenna, che con l'ausilio di alcune diapositive contenenti dati ed elaborati grafici ha mostrato le relazioni che attualmente intercorrono tra il tessuto urbano della darsena e quello circostante.

La parola è passata successivamente all'ing. Ennio Milia, dirigente del Servizio Mobilità, che ha evidenziato la necessità di analizzare il tema della Darsena di città dal punto di vista dei limiti e delle principali barriere urbane che perimetrano questa zona. Con questo intervento il funzionario ha cercato inoltre di sottolineare la necessità di individuare delle scelte progettuali consapevoli delle opportunità, esprimendo chiaramente che un progetto della mobilità, e perciò delle relazioni, deve tener conto del confronto tra domanda e offerta presente e futura.

L'ultimo intervento della serata è stato svolto da parte dell'Arch Nicola Scanferla che ha illustrato, tramite una serie di elaborati grafici, uno studio eseguito sull'origine degli spostamenti e la loro destinazione, analizzando anche la questione legata al trasporto pubblico su gomma, in particolare del caso degli autobus turistici.

Nel corso della serata, come durante la precedente, sono stati raccolti attraverso il sistema "domande e proposte" un gran quantitativo di contributi proiettati pubblicamente. Successivamente si è aperto un momento di confronto tra cittadini e amministrazione in cui i funzionari sono stati chiamati a rispondere alle domande e hanno contribuito con altri suggerimenti al dibattito sul tema trattato.

Nota sicuramente positiva a conclusione della serata è stato il clima fortemente partecipativo che ha contraddistinto l'incontro preparando un terreno fertile per il lavoro da svolgere durante l'*Open Space Technology*.

| 03.11.2011 Darsena Spazi Pubblici |

Si è svolto Giovedì 3 Novembre, presso l'ex magazzino Almagià, il workshop dedicato al tema degli spazi pubblici. La serata si è aperta di consueto con la descrizione a parte degli operatori di Città@ttiva delle principali questioni affrontate negli incontri precedenti e sottolineando poco dopo gli appuntamenti successivi, tra cui l'importante confronto sulle tematiche trattate durante l'*Open Space Technology* (OST) in programma il 19 e 20 Novembre.

La fase successiva della serata è stata presentata dall'arch. Francesca Proni che, con l'utilizzo di supporti grafici multimediali, ha cercato di spiegare il concetto generale di spazio pubblico, attraverso la visione di alcuni esempi significativi, locali e nazionali, presenti nel panorama architettonico contemporaneo. Tramite interessanti supporti grafici l'architetto ha cercato di far emergere lo stato attuale della Darsena, rispetto al costruito, evidenziando i principali aspetti negativi e comparando successivamente queste riflessioni rispetto a due casi studio noti sullo stesso tema, il PRU Darsena e il "masterplan Boeri". Ciò che è emerso immediatamente è la forte parcellizzazione degli spazi pubblici del primo caso rispetto al loro accorpamento nel secondo.

Ha proseguito l'incontro l'arch. Leonardo Rossi che ha esposto una serie di dati e "grandezze urbanistiche" relative all'edificabile e agli standard pubblici. L'attenzione si è spostata poi sugli strumenti di pianificazione sovraordinata, illustrando come essi si articolino e come determinate scelte ancora aperte derivino direttamente dal percorso di progettazione partecipata.

Il tema ha suscitato un gran numero di domande e proposte rivolte dai partecipanti ai tecnici relatori, registrate e proiettate con lo stesso metodo utilizzato negli incontri precedenti. Oltre alle suggestioni pervenute durante la serata, il tema degli spazi pubblici ha raccolto interessanti spunti anche attraverso il sistema di raccolta dei contenuti in rete, pubblicati sul sito web : [www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it](http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it)



In data 15 Novembre 2011 si è tenuto presso la sala consiliare di Piazza del Popolo l'ultimo degli incontri definiti dal calendario sviluppato ad inizio percorso dagli organizzatori de "la darsena che vorrei". Durante questi ultimi incontri la modalità di esecuzione del workshop è stata modificata, destinando il tempo a disposizione soltanto alla discussione di idee e proposte da parte dei partecipanti. La serata è stata condotta prevalentemente dai facilitatori, che hanno guidato il dibattito tra i presenti attraverso le diverse considerazioni emerse in merito al tema: "In quale città vogliamo vivere? Vocazioni e funzioni del quartiere Darsena inserito in un disegno complessivo della città". All'interno della serata sono state molte le perplessità dibattute tra i cittadini, *in primis* alcuni dubbi sorti dal precedente incontro relativo al POC e alle proprietà private, dove i funzionari dell'amministrazione hanno cercato di illustrare appieno le dinamiche tecniche legate all'intervento. Il grande flusso di informazioni diffuso attraverso il workshop precedente ha provocato tra i partecipanti molta curiosità e soprattutto grande voglia di chiarire collettivamente alcuni argomenti trattati in maniera abbastanza rapida a causa del poco tempo a disposizione. Col proseguire della serata è stato possibile affrontare temi più interessanti direttamente con alcuni dei tecnici intervenuti, oltre che assieme agli operatori di città@attiva. Come sintesi del gran numero di interventi e di contenuti pervenuti è stata stilata una lista degli argomenti complessivi del confronto:

- Plurifunzionalità e vivibilità: Darsena con qualità urbanistica e architettonica elevata, con molte aree verdi, con spazi a vocazione commerciale che tengano legame con vecchio quartiere Pianificazione/progettazione unitaria;
- Benessere delle persone che ci dovranno vivere e lavorare, quindi vivibilità, fruibilità, accoglienza per tutti e tutte;
- Necessaria la bonifica prima di tutto!
- Vocazione della darsena valutata su scala urbana complessiva con un progetto unitario sulla base di un disegno complessivo della città - Progetto unitario sotto tutti i punti di vista: dall'architettonico al sociale;
- Finanziamento della riqualificazione. Come?
- Acqua come tema dominante;
- Immaginare l'immaginale, progettare l'uso quotidiano;
- Prevedere la possibilità di lasciare spazi non strutturati;
- Vocazione culturale della darsena aperta alla socialità;
- Esaltare la vocazione turistica della città con la riqualificazione della darsena;
- Polo di opportunità diverse per tutta la città;
- Confronto sul luogo-darsena: un luogo interno alla città o un luogo che mi proietta verso l'esterno?
- Problema inquinamento: una soluzione potrebbe essere il verde unitario;

- Recupero di ciò che già c'è, senza cementificare ulteriormente;
- Tenere in considerazione la storia del luogo e la sua identità per fare diventare la darsena un quartiere innovativo;
- Interventi estemporanei per scoprire la vocazione della darsena;
- La Darsena come occasione principale del futuro della città. Può avere come vocazione la valorizzazione dell'esistente: l'area industriale collegata al mare dal canale e quindi l'apertura verso il mondo e anche una apertura mentale;
- Darsena come braccio più innovativo della città;
- Tema del paesaggio;

Al termine dell'esposizione sono state scelte due categorie di tematiche per raggruppare il gran numero di concetti espressi.

#### 1) Vocazione culturale, turistica e storica.

- Necessità di luoghi di incontro.
- Mancano degli spazi perché le iniziative culturali ravennati che già ci sono possano esprimersi.
- Luoghi di visibilità per le occasioni di cultura.
- Mercatino enogastronomico europeo permanente.
- Arte pubblica in spazi aperti: installazione di artisti che rimangono per un certo periodo. Lo spazio che cambia.
- Mantenere e salvaguardare gli edifici della darsena che sono rimasti; possono dare una vocazione culturale all'area.
- Il luogo evoca, cioè è vocato, a luogo di tecnologia e ricerca. Rievocazione della storia industriale. Locali in chiave contemporanea.
- Inserire l'Università.
- Turismo nel senso di "mostrare ciò che si è".
- Accademia delle belle arti in darsena.
- Fare un'area a parco urbano come punto di riferimento e di partenza per le aree naturali a sud e a nord del Parco del Delta.
- Ricucire le ferite di un'area non capita.
- Possibilità della darsena di andare al mare; dalla darsena passando per la piallassa piombone.
- Il verde deve rievocare e reinserirsi nel sistema ambientale. Riacquistare consapevolezza del patrimonio ambientale.
- Consentire di mettere in darsena delle barche/chiatte concentrate in alcuni punti dedicate a bar/ristoranti/locali, questo può nobilitare energie "a tema".

#### 2) Cosa e come farlo. Come si può controllare il processo?

- Funzione iniziale nell'area: Urban Center.

- Bypassiamo il problema della bonifica parallelamente.
- La cittadinanza si deve riappropriare della Darsena
- Riappropriarsi della Darsena attraverso interventi temporanei
- Abbiamo l'attrattiva per radunare abbastanza gente sul nostro territorio?
- Se ora non abbiamo l'attrattiva come operare?
- Ridistribuzione diversa delle superfici private attraverso Accordi Comune/privati/cittadinanza
- Seguire le vocazioni proposte attraverso un progetto metodologico, ossia una partecipazione rivolta ai processi decisionali e gestionali della cosa pubblica.
- Le zone verdi frequentate abitualmente dai ravennati sono la pineta (estate e inverno) e i moli: luoghi di vera aggregazione. Le ampie zone della Darsena dovrebbero "riprodurre questo uso"

La grande quantità di informazioni prodotte è stata raccolta ed elaborata dai facilitatori in funzione dell'OST, rispetto a cui questi ultimi workshop erano propedeutici come sottolineato più volte dagli operatori di città@ttiva.

| 27.10.2011 La Darsena e l'acqua |

Giovedì 27 Ottobre è il momento per l'incontro sul tema fondamentale, elemento caratterizzante per il quartiere Darsena: la relazione con l'acqua.

L'incontro è condotto dal gruppo di facilitatori di Città Attiva, partecipano i tecnici dell'ufficio di pianificazione urbana, gli architetti Mutti, Rossi e Proni. Esempi di indicazioni importanti che si vuol far emergere sono per esempio: come si pensa di utilizzare lo spazio delle banchine? Come le strade carrabili possono alleviare il traffico su via Trieste o come inserire passeggiate ciclo-pedonali con vista sul canale?

Meglio densificare o concentrare spazi verdi lungo il canale o frazionare gli spazi attraverso un effetto di apertura/chiusura lungo il canale?

Altre tematiche introdotte come argomenti della serata sono l'attuale condizione del canale, la situazione degli scarichi cittadini così come le soluzioni in previsione per la depurazione e la bonifica delle acque. Per la trattazione di questo tema è chiamato in causa l'Ing. Maurizio Bianchi di Hera.

Nel corso del processo partecipativo è stato espresso un forte senso di appartenenza alla Darsena, indicando la bonifica dell'acqua come intervento imprescindibile per la riqualificazione dell'area.

Si è chiesto che le banchine, unico spazio pubblico dell'area, vengano valorizzate rendendole accessibili. Altro punto ha riguardato la valorizzazione degli edifici esistenti, in particolare in riferimento all'archeologia industriale, tenendo ben presente l'identità dell'area.

| 08.11.2011 Servizi pubblici e privati |

Aprono la serata gli operatori di Città Attiva che illustrano i dati emersi nel lavoro dei *focus* in merito al tema della serata:

Vengono evidenziate risorse proprie del contesto quali la rivalutazione dell'archeologia industriale come importante testimonianza della storia della città, l'importanza della presenza di verde pubblico e il fatto che all'interno sono presenti ampi spazi inutilizzati che potrebbero essere riutilizzati a verde o da destinare ad altre vocazioni.

| 09.11.2011 Workshop definito con i portavoce dei *Focus Group* |

A differenza dei precedenti workshop, dove a illustrare le criticità e le risorse del territorio erano i tecnici del Comune, si ha la partecipazione di figure esterne quali il presidente di AGEN.DA, Elio Gasperoni e l'Ing. Marco Poncetta in rappresentanza del gruppo CMC.

Gasperoni prende la parola illustrando gli obiettivi che hanno portato alla formazione della società che rappresenta, AGEN.DA, istituita nel 2008 tra soggetti pubblici quali Comune di Ravenna, Camera di Commercio e Autorità Portuale di Ravenna.

Ad AGEN.DA è stato dato il difficile compito di gestire i rapporti tra istituzioni pubbliche e privati per supportare e monitorare piani e programmi attuativi integrativi o modificativi all'area del POC tematico della Darsena di Città. Gasperoni argomenta che la questione della Darsena è un problema che si ripercuote su tutta la città non solo sulle immediate vicinanze del comparto Darsena.

Tra gli aspetti più importanti da tenere considerazione Poncetta evidenzia innanzitutto la rilevanza delle potenzialità edificatorie e lancia una domanda aperta: «Il mercato locale potrà assorbire una tale dimensionamento?»

La trasformazione della Darsena ha una storia molto lunga, considerando che i primi progetti risalgono agli anni '80. Gasperoni ricorda l'importanza di un disegno strategico che indirizzi le decisioni anche attraverso – sottolinea - forme di collaborazione come quella già attivata con Nomisma.

| 15.11.2011 Workshop definito con i portavoce dei *focus group* |

A conclusione del processo di partecipazione, tutti gli atti, i verbali delle riunioni, delle assemblee e degli altri incontri sono stati raccolti come: "Documento della partecipazione". E' stato presentato successivamente il "Documento Finale" quale risultato conclusivo dell'intero iter del procedimento con esplicita menzione negli atti e deliberazioni della Giunta Comunale e/o del Consiglio Comunale. L'Amministrazione Comunale assumerà decisioni seguendo competenze di legge, motivando il mancato recepimento delle proposte emerse dal processo come contenuto nell'Art.16.2 del D.L. n. 115/2010:

L'ente responsabile della decisione istituzionale da assumere, valutata la proposta partecipata, non ha obbligo alcuno e può decidere di recepire, in tutto o in parte, le conclusioni del procedimento partecipativo o di non recepirle. È comunque tenuto a una comunicazione pubblica con ampia rilevanza e precisione, anche per via telematica, che esponga le motivazioni delle proprie decisioni, soprattutto nel caso in cui esse siano diverse dalle conclusioni del procedimento partecipativo.

### *Esperienze e informazioni utili emerse dagli incontri*

Dall'incontro sulla mobilità è emerso che la Pubblica Amministrazione avesse ben chiaro in mente un progetto di impianto basato sulla realizzazione di un'arteria parallela a Via Trieste in grado di alleggerire parte del traffico carrabile. Questo tipo di proposta parzializza l'intervento stradale permettendone un'ipotesi di avanzamento per stage successivi.

Tematica cara alla cittadinanza è quella della circolazione ciclopedonale: sia quella distribuita sui singoli lati del Candiano sia quella che collega sponda a sponda sia quella al mare. Secondo i pareri raccolti è necessario lavorare per rafforzare questa tipo di viabilità che risulta attualmente discontinua. Forte la presa di posizione della cittadinanza riguardo il problema della stazione; i cittadini sono concordi nel mantenere l'edificio esistente nella posizione attuale pur non avendo un'ipotesi condivisa sulla risoluzione della separazione Darsena-Centro Storico. Da parte nostra, durante l'incontro, è stata presentata la proposta riguardante il decentramento della stazione a nord di Teodorico, ultimando il sistema di Trasporto Rapido Costiero sulla tratta Rimini-Ravenna attraverso binari a raso. La proposta è stata favorevolmente accolta dai funzionari comunali presenti, che hanno giudicato positiva la proposta ma difficilmente realizzabile vista la situazione attuale.

Tramite l'incontro "Darsena e territorio" sono emerse tematiche simili a quelle rilevate nel precedente incontro che però sono forse state approfondite e arricchite di contributi. Le proposte della cittadinanza sono state molto ambiziose, alcune di queste da un punto di vista progettuale risultano non attuabili, pur mostrando una volontà di cambiare il proprio territorio.

Alcune delle considerazioni apportate hanno evidenziato un'analisi sulla limitata accessibilità alla Darsena, sono stati elencati gli attuali punti di accesso al comparto e le loro caratteristiche. Attualmente i varchi per il superamento del limite ferroviario sono cinque di cui tre centrali: la rotonda dei goti, il varco centrale con passaggio a livello, il canale molinetto.

Rispetto alla situazione della ferrovia, che sembra piuttosto rigida e statica, all'interno dei programmi dell'amministrazione si è proposto di riqualificare viale Farini, asse che collega il Centro Storico alla Darsena attraverso la stazione e che è ora compromesso da una situazione di degrado sociale che deve essere risolta.

Altre considerazioni che sono state fatte si sono rivelate costruttive come la presa di coscienza che l'area, in virtù della propria estensione, necessita di interventi di carattere puntuale. Questa considerazione è stata arricchita da un atteggiamento propositivo da parte dei partecipanti che

hanno individuato la possibilità di introdurre, e successivamente gestire, questi interventi che sono stati definiti “interventi di intensità”.

È stato fatto presente come il documento di accordo con RFI definito “Protocollo d’intesa” preveda la ricollocazione in Darsena di 27.000 mq tramite la perequazione delle superfici dell’Ex scalo merci e della stazione.

Quasi ad anticipare l’incontro successivo, è stata espressa dai cittadini una particolare attenzione all’importanza dell’acqua rispetto al territorio.

I partecipanti hanno dimostrato interesse rispetto al tema dell’acqua, anche presentando esempi di riferimento per l’introduzione di attività ricreative attinenti.

Sono stati citati esempi internazionali di come altri si sono rapportati al tema della relazione con l’acqua, come la Paris Plage a Parigi, e i casi di riqualificazione di Lione e Barcellona. Inoltre tra gli esempi internazionali presi come fonte di ispirazione, il progetto del waterfront di Duisburg è stato preso come riferimento dall’amministrazione. Attraverso la presentazione e l’approfondimento di questi casi si è voluto mettere in luce più la valenza estetica della progettazione rispetto al metodo di intervento. Questo approccio sembra finalizzato a ottenere un consenso collettivo di facile raggiungimento tralasciando un confronto sulle possibili strategie.

Durante l’incontro spazi pubblici e privati l’attenzione agli spazi verdi ha riportato alla luce il difficile tema della bonifica delle acque del Candiano in relazione al recupero delle banchine come spazio pubblico collettivo.

L’atteggiamento dei tecnici comunali sembra orientato verso una densificazione maggiore sul waterfront per privilegiare lo spazio pubblico verde retrostante, come già mostrato dai masterplan di Boeri.

Nonostante i presupposti siano dei migliori, e trovino condivisione nella cittadinanza, le problematiche di attuazione si scontrano con la complessa situazione proprietaria.

Si deve prendere atto che gli spazi pubblici che possono definirsi tali attualmente sono solamente le banchine, di proprietà demaniale, ora in cessione al comune congiuntamente con un’altra area sulla riva destra del Candiano di proprietà comunale. Lo spazio pubblico futuro viene a generarsi da oneri di urbanizzazione sull’edificazione delle attuali proprietà private. Conseguenza di questa prassi è il fatto che non si possa pensare ad un progetto dello spazio pubblico senza una preventiva ed obbligatoria edificazione. Questa linea di pensiero, strettamente legata alla tradizionale metodologia di pianificazione, non sembra lasciare oggi altre alternative se non l’edificazione delle aree private per generare lo spazio collettivo.

Il discorso sembra un po’ brutale ma è realistico rispetto alla situazione in cui ci troviamo. Se non si ricercano strategie, metodologie, politiche di interazione alternative non sembra possibile oggi svincolarsi da questi ragionamenti.

Anche nella cittadinanza si è riscontrata la volontà di innescare processi senza avere la necessità di conoscerne il risultato ma attraverso un processo di sperimentazione che contempla l’errore e che attraverso esso prenda forma.

Abbiamo riscontrato durante l'incontro successivo la sensibilità dei partecipanti a introdurre una serie di attività ricreative pensate per soddisfare le richieste e le necessità dei cittadini, di ogni fascia di età, relative ai servizi. La preferenza dei cittadini è stata perciò orientata verso l'introduzione di attività, anche a carattere temporaneo, considerando anche in ultima ipotesi l'eventualità di inserire un grande contenitore commerciale piuttosto del non intervenire affatto. All'interno della parte analitica dell'incontro si è individuato tra gli edifici esistenti quali potessero ospitare attività artistico-ricreative aperte alla collettività: Magazzini ex Montecatini, Silos Granari del Candiano, Nuova Pansac, Immobiliare Platani, CMC immobiliare. Quest'ultimo, sede della Cooperativa Muratori Cementisti, è stato individuato dalla cittadinanza come uno dei possibili incubatori per le attività menzionate precedentemente, ma allo stesso tempo sembra essere oggetto di un progetto già presentato in Comune ed attualmente in fase di approvazione. Questo esempio è uno tra tanti che ci dimostra come sia complicato durante il processo di partecipazione tenere conto di tutte le condizioni al contorno che comunque ne influenzano la buona riuscita.

Infine attraverso l'incontro sul POC si riscontra la consapevolezza da parte dei cittadini che la crisi economica e finanziaria non facilita certo gli investimenti e d'altro canto c'è anche la preoccupazione che il singolo proprietario possa formulare la propria ipotesi progettuale senza considerare un disegno condiviso.

Si prende atto durante questo incontro di aspetti importanti quali la rilevanza delle potenzialità edificatorie attribuite al comparto mettendo in discussione il fatto che il mercato locale possa assorbire un tale dimensionamento.

Vengono elencate delle strategie possibili attraverso le quali sembra possibile avviare uno sviluppo dello spazio urbano della darsena quali:

1. Una forte interconnessione con la matrice storica della città
2. Una matrice di ordine produttivo/commerciale
3. La qualità di un possibile sviluppo sostenibile dell'area

Queste strategie, promosse da AGEN.DA, propongono un progetto di riqualificazione che viene definito realistico già in fase preventiva, quando non ancora rivolto ad una realtà locale.

La valutazione emersa dal percorso effettuato è come possa avverarsi concretamente un ragionamento di questo tipo, che non nasce dalla considerazione di realtà locali per raggiungere un disegno complessivo, ma che attraverso un disegno complessivo spera di risolvere anche i problemi del territorio. Considerazione emersa nell'ambito dell'incontro è il fatto che nell'area della Darsena sono presenti aziende produttive in attività e che non hanno nessuna intenzione, al momento, di essere dismesse né di ricollocarsi altrove.

Il Comune non ha mai imposto il trasferimento di queste zone produttive ancora attive che possiamo identificare come:

1. S.I.C. Centro Operativo CMC
2. Nuova Pansac (sta chiudendo e prevede il licenziamento di tutti i dipendenti)
3. Italmet (tutt'ora in funzione e di relativa importanza nel panorama ravennate)

L'Amministrazione Comunale in passato ha messo vincoli sul mantenimento delle aree produttive esistenti per evitare speculazioni edilizie, caso noto è quello relativo alla Nuova Pansac.

Questo vincolo di per sé non sembra facilitare la trasformazione dell'area e limita la messa in atto di meccanismi che favoriscano il ricollocamento di queste attività produttive o la loro definitiva dismissione.



# CAPITOLO 3

### 3.1 Il caso di Amburgo attraverso due esperienze tra loro differenti: HafenCity e Gängeviertel

Nel mese di Ottobre come iniziativa del laboratorio di sintesi abbiamo visitato la città di Amburgo ritenendo la rigenerazione che sta interessando l'area di HafenCity un riferimento di intervento per la Darsena.

L'opera di trasformazione di HafenCity è una delle operazioni di riqualificazione urbana più estese e ambiziose a livello europeo, iniziata 13 anni fa, si prevede il suo completamento nel 2025. Il progetto urbanistico di HafenCity parte dalla premessa di dare vita ad un'area circondata dall'acqua in grado di coniugare il tessuto della città storica con quella mercantile del porto attraverso l'introduzione di nuove tipologie costruttive ed edilizie. L'intervento distribuito su 155 ettari, di cui solo due terzi di suolo edificabile, prevede la realizzazione di 5500 nuove abitazioni e 4000 posti di lavoro.

La capacità edificatoria distribuita su HafenCity incrementerà la superficie della città medioevale del 40% in 20 anni. È previsto che 12000 abitanti entro il 2020 andranno ad abitare HafenCity con un afflusso di circa 3 milioni di visitatori l'anno alle strutture culturali e la creazione di 20.000 posti di lavoro nel settore dei servizi. L'intera operazione è coordinata da una società privata, appartenente all'amministrazione di Amburgo, che si occupa di gestire i rapporti pubblico-privato. La stessa società si occupa della messa in gestione, dello sviluppo, commercializzazione e vendita dei suoli.

La città di Amburgo attraverso il progetto di HafenCity vuole ritrovare l'identità della città marittima conferendone allo stesso tempo un'immagine di innovazione.<sup>55</sup> L'obiettivo è quello di integrare alcuni importanti edifici storici preesistenti di ambito portuale, con il nuovo intervento di progetto. Esso si contraddistingue attraverso un sistema articolato di spazi pubblici e privati interconnessi tra loro e prevede di realizzare una nuova parte di città interamente circondata dall'acqua.

Il sistema di spazi pubblici e semi-pubblici si articola intervallando "luoghi a ritmo lento", dove sostare e riposarsi, a "luoghi di passaggio" più dinamici. La realizzazione delle opere è organizzata secondo una temporalità scandita da tre fasi ben definite, delegando la componente progettuale di ogni singola fase ad un concorso all'interno del quale le proposte devono rispondere ai requisiti posti da un masterplan generale. L'avanzamento del progetto presenta ad oggi tre distinte realtà:

1. La componente "realizzata", localizzata nel comparto più a nord di HafenCity, ci mostra luoghi portati a compimento ma non ancora condivisi ed accettati dalla comunità.

2. La componente "in corso di realizzazione", dove si riscontra la presenza di cantieri aperti con edifici in costruzione nei comparti adiacenti.

<sup>55</sup> I. Breckner, *Culture nello spazio pubblico: HafenCity ad Amburgo*, in "Urbanistica" n. 139, 2009, pagg. 98-101.

3. La “componente non realizzata”, ovvero quella legata ai progetti partecipanti ai diversi concorsi promossi per i comparti ancora incompiuti.

Il quartiere di HafenCity si presenta quindi come un intervento urbanistico articolato attraverso un masterplan generale efficace che ora trova probabilmente difficoltà nel suo completamento a causa dell'attuale periodo di crisi economica.

HafenCity offre una serie di attrazioni e servizi interessanti che sembrano però essere accessibili ed orientati verso una fascia ristretta della popolazione. Un'ulteriore indagine con i cittadini ha fatto emergere aspetti che inizialmente ci erano rimasti nascosti, mostrandoci uno scenario discostante dalla percezione del luogo che avevamo avuto in prima battuta. La possibilità di intervistare persone del luogo ha dimostrato come l'“intervento HafenCity” non sia particolarmente condiviso da tutta la popolazione che avrebbe preferito vedere risanare e rivitalizzate parti abbandonate, o sottoutilizzate, contenute all'interno del tessuto urbano della città. Alcune perplessità derivano in primis da questa “mancata occasione”: la possibilità di investire nel recupero e nella valorizzazione di spazi appartenenti alla memoria collettiva, piuttosto che sull'investimento in nuovi fabbricati che, seppur di pregevole fattura, risultano poco identitari. La buona riuscita di un intervento così importante deve essere misurata nel tempo, ma ad oggi l'impressione è che il quartiere appaia ai cittadini come un luogo destinato ad una classe elitaria, come sostenuto anche dalle parole dei nostri intervistati. La dimensione collettiva all'interno di questa parte di città non risulta pienamente vissuta, effetto conseguente a questo, è il fatto che l'area perda attrattività faticando al momento ad integrarsi con il tessuto storico della città.



19. Intervento di riqualificazione, HafenCity, Amburgo, 2010

Altra esperienza con cui ci siamo scontrati in modo del tutto fortuito è quella del quartiere artistico di Gängeviertel. Siamo venuti a conoscenza di questo particolare esempio di "isolato autogestito" dialogando con l'addetta all'esposizione degli elaborati relativi alla progettazione di HafenCity, che ci ha consigliato di andare a vedere questo particolare caso in cui l'occupazione degli edifici, destinati probabilmente alla demolizione o alla ristrutturazione pesante, diventa un vero contenitore artistico a 360 gradi.

La storia di questo piccolo quartiere percorre una strada ben delineata; storicamente il Gänge risulta essere un quartiere vissuto principalmente da operai. I massicci edifici di mattone che lo compongono hanno visto nel tempo mutare l'identità dei quartieri che lo circondano, in particolare al di là della Speckstrasse, che si sono trasformati in nuovi prestigiosi edifici sintetici, realizzati in vetro e materiali lucidi. Quando nel 2009, anche per il caso dell'isolato composto dagli ultimi dodici edifici del *Gängeviertel* è venuto il momento di affrontare un intervento edilizio conseguente alla vendita degli immobili, si è innescata in parecchi attivisti una vera e propria reazione collettiva che ha portato all'occupazione reale. Questa, che potrebbe essere interpretata come una soluzione negativa da parte dell'opinione pubblica, si è rivelata in realtà una grande opportunità per la collettività di sfruttare questi locali per installazioni ed esposizioni artistiche, mostre, feste, concerti e serate di discussione. Al grido di "*Komm in die Gänge*" (letteralmente - Vieni nel Gänge), questi artisti di quartiere hanno cercato di movimentare i cittadini attraverso questo gioco di parole che potremmo tradurre come "Datti da fare", cercando di dimostrare che dal loro punto di vista il quartiere appartiene soprattutto a chi lo vive attivamente affrontando non solo la gestione di attività ricreative ma riflettendo e dibattendo su tematiche importanti quali l'amministrazione, la ristrutturazione e la pianificazione. Questa occupazione, che trova numerosi simpatizzanti anche tra personaggi noti del panorama culturale tedesco, è divenuta sostanzialmente la prima vera occupazione accettata dalla città negli ultimi vent'anni al punto che alla fine del 2009 l'amministrazione pubblica ha riscattato il titolo immobiliare sul quartiere, precedentemente ceduto alla Hanzevast Holding. Questo gesto da parte del Senato, ha messo in luce un atteggiamento di auto-critica rispetto alla scelta di vendere questo pezzo di storia della città di Amburgo, bloccando in questo modo la realizzazione di un progetto destinato ad aumentare la disponibilità di uffici ma in grado di cancellare quasi completamente l'immagine di un quartiere ben radicata nella storia di questa città. L'entusiasmo della ri-acquisizione più che simbolica non deve far perdere di vista le problematiche che devono ancora essere affrontate sul futuro del quartiere Gänge. Nel fitto sistema di trattative fra amministrazione e occupanti, le posizioni sono ancora agli antipodi. Da parte del Comune emerge la volontà di voler far sviluppare l'area dalla società comunale Saga o da un investitore privato e offrire all'iniziativa *Komm in die Gänge*<sup>56</sup> un collaborazione parziale. Gli occupanti, invece, insistono sulla loro disponibilità alla gestione dell'intero

<sup>56</sup> L'occupazione dei cuori - il salvataggio del quartiere storico Gängeviertel di Amburgo. Disponibile all'indirizzo: <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/it5792392.html>.

quartiere secondo un modello di finanziamento in cooperativa con amministrazione autonoma. Su questo confronto difficilmente si arriverà ad una soluzione nel breve periodo. Recenti dichiarazioni della senatrice Von Welck puntualizzano che è nelle idee dell'amministrazione destinare agli artisti spazi adeguati, questo perché Amburgo, vista come metropoli pulsante, è in grado di offrirlo. Ma questi ambienti creativi, che sono auspicabili come fattore di localizzazione e rivalutazione della politica urbanistica, dovrebbero però essere creati *top down* e non in maniera selvaggia. In occasione di un'intervista televisiva, la senatrice ha inoltre replicato lapidariamente agli occupanti del quartiere Gänge dicendo che le modalità di gestione del patrimonio immobiliare non sono di loro competenza. Dall'altra parte gli attivisti non la vedono allo stesso modo ribadendo che sin dall'inizio l'obiettivo condiviso è stato quello di raggiungere nel tempo lo sviluppo di un quartiere "autonomamente gestito", pubblico e vivace caratterizzato da attività culturali e sociali. Questa iniziativa considera il proprio impegno per il raggiungimento di un quartiere basato sulla appropriazione legittima dello spazio pubblico come investimento sociale. Un architetto appartenente al movimento di nome Heiko Donsbach afferma: «non si tratta dell'appropriazione di spazi privati tramite figli dei ceti medi, ma di restituire qualcosa al pubblico»<sup>57</sup>. Secondo loro diretta del quartiere da parte degli utenti garantisce la disponibilità di abitazioni accessibili e di istituzioni sociali. Questo è probabilmente merito di *Komm in die Gänge*, che ha posto la questione sociale in maniera tale da non poter più essere ignorata.



20. Quartiere Gängeviertel, Centro storico di Amburgo, 2010

---

<sup>57</sup> L'occupazione dei cuori - il salvataggio del quartiere storico Gängeviertel di Amburgo. Disponibile all'indirizzo: <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/it5792392.html>.



### 3.2 Pratiche di uso temporaneo

Viene chiamato “uso temporaneo” l'utilizzo di spazi in particolare condizione di uso all'interno di uno stadio di passaggio tra una destinazione di uso dismessa e una possibile destinazione di uso futura.<sup>58</sup>

Questo stato provvisorio sopraggiunge quando la proposta originaria per un sito viene abbandonata, mentre il progetto per il futuro è ancora indefinito e lo spazio può essere utilizzato a condizioni convenienti. Questa ricerca di spazi porta all'incontro con numerosi territori urbani dismessi che vengono coinvolti in un processo di sviluppo e reintegrati nella struttura urbana. L'obiettivo non è quello di ri-pianificare una zona ma quella di dare vita ad una determinata attività o idea attraverso l'organizzazione e la gestione. La prospettiva di queste attività è molto spesso di durata limitata e, sebbene molte di queste fanno forza su questa caratteristica per la buona riuscita, rimane sempre la possibilità di trasformare l'esperienza in maniera permanente. La definizione “attività temporanea” comprende una gran varietà di pratiche ed attività che molto spesso hanno una temporalità definita da accordi o contratti stipulati in precedenza. Queste esperienze sono la prova di una tendenza verso un maggior coinvolgimento sociale che proprio nella varietà di proposte trova uno dei punti di forza, si va infatti dalle attività naturalistiche e ambientali alle manifestazioni sportive, passando per le iniziative culturali e per gli eventi legati al tempo libero.

I principali attori coinvolti sono le persone che ruotano attorno al tema della reperibilità dei luoghi, ovvero i proprietari e gli utilizzatori. A questi si aggiungo quelli che vengono definiti agenti-chiave che attraverso una rete organizzata permettono la realizzazione di questi interventi. Mettere d'accordo tutti gli interlocutori è complicato, ma non impossibile. Il nodo principale della questione consiste nella consapevolezza che un'area inadatta all'uso che le viene imposto a lungo andare viene inutilizzata. Ad oggi il carattere economico delle aree e degli edifici è cambiato, tenendo conto che la valutazione di questi non è più limitata soltanto ad un valore di mercato, ma si scontra inevitabilmente con la previsione di costi di mantenimento e di usi futuri. Anche le amministrazioni pubbliche sono coinvolte in questo ragionamento. Basti pensare alle situazioni di degrado che si presentano presso gli spazi pubblici nelle città, divenuti molto spesso anche scenari di atti di vandalismo. Questo succede perché nella logica comunale si cerca ad ogni costo una soluzione per la riduzione dei costi di manutenzione, e molto spesso a farne le spese sono proprio gli spazi pubblici collettivi. Incentivare nella maniera corretta le pratiche temporanee può aiutare a rivitalizzare queste aree, sfruttandone il potenziale e integrando questi luoghi in un contesto urbano vivace.<sup>59</sup>

Vengono definiti tre scenari tipici di sviluppo che, in determinate occasioni si susseguono anche in termini temporali. Il primo è quello definito “tappa-buchi”, in cui l'iniziativa si sviluppa unicamente sul tentativo di riutilizzare un luogo, tenendo conto che si possa fallire. Questa fase, contraddistinta dalla massima reversibilità, può contemplare persino il cambio di *location* per

<sup>58</sup>Cfr. AA. VV., *Urban pioneers*, Jovis Verlag, Berlino 2007, pagg. 18-21.

<sup>59</sup>Cfr. AA. VV., *Urban pioneers*, op. cit., pagg. 22-25.

sperimentare le proposte in contesti differenti. Il secondo scenario è quello detto "consolidamento". Tramite un intenso lavoro di tipo organizzativo alcune esperienze riescono a stabilirsi in maniera quasi del tutto permanente, mutando il proprio uso e inserendosi all'interno del panorama cittadino. Infine il terzo scenario è quello di "coesistenza", in cui l'uso temporaneo si conferma e raggiunge con successo l'obiettivo di rigenerare un'area assumendo il ruolo di attrattore per le possibili attività circostanti, anche per quelle tradizionali. In questo caso si può persino assistere alla modifica di piani per il sito in questione, aprendo nuove prospettive per la riqualificazione urbana di aree difficili.

Quello che sicuramente è bene definire prima dello studio di alcuni esempi sono i tipi di uso temporaneo, che possiamo suddividere in due categorie: le "esperienze ad uso provvisorio" e gli "eventi *una tantum*". Si intende "uso provvisorio" l'utilizzo temporaneo di uno spazio che ha avuto una diversa connotazione in passato e ne avrà una diversa in futuro. Sono situazioni in *stand-by*, come il caso di edifici industriali dismessi in attesa di riconversione oppure di edifici abbattuti, in cui molto spesso esiste già una destinazione ipotizzata e in cui l'uso provvisorio difficilmente riesce a cambiarne il destino. I limiti temporali di queste esperienze sono definiti perciò da qualcosa di esterno all'utilizzatore, ipotizzando che l'uso provvisorio possa raggiungere un successo elevato e convincere le autorità e i proprietari, modificando l'uso che si pensava di fare.

L' "evento *una tantum*" consiste nell'utilizzo di uno spazio per un periodo limitato, definito dall'utilizzatore e dagli organizzatori. Grazie a questa caratteristica può coinvolgere spazi che già hanno una loro destinazione propria e sovvertirla. Molto spesso sono interpretati come un gioco, indipendente da interessi economici, affiancando usi alternativi a quello ufficiale senza volerlo soppiantare. Questo evento può perciò ripetersi ciclicamente nel tempo, anche cambiando collocazione, anziché prolungarsi in continuità.<sup>60</sup>

A completamento della ricerca svolta abbiamo raccolto degli esempi di usi temporanei sia di tipo provvisorio che sotto forma di eventi *una tantum*.

---

<sup>60</sup>Cfr. AA. VV., *Urban pioneers*, op. cit., pagg .98-107

EUT - ECOMUSEO URBANO TORINO<sup>61</sup>

DOVE: Torino

QUANDO: 2003

PROPRIETÀ: 7 Circoscrizioni comunali

PROMOTORI e FINANZIATORI: Comune di Torino

GESTIONE: Associazione circoscrizioni

Progetto sulla memoria urbana fondato su di una rete di edifici storici, detti Centri di Interpretazione, ristrutturati e adibiti a centri di informazione, di incontro, di esposizioni. Sono questi spazi fisici nei quali si concentrano funzioni varie, dalle mostre temporanee alle attività formative rivolte alle scuole, dagli incontri/seminari ai centri di documentazione.

Il progetto dell'EUT ha come obiettivi la tutela del patrimonio culturale locale e la diffusione della conoscenza su di esso. I temi cui i vari nodi della rete dell'EUT dedicano la loro attenzione sono principalmente due: la conservazione della memoria della storia recente della città e la valorizzazione delle caratteristiche dell'insediamento umano, in particolare le specificità naturalistiche dei luoghi, i fiumi e il sistema delle cascine.



21. Ecomuseo Urbano Torino, Torino

<sup>61</sup> Disponibile all'indirizzo: [http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi\\_torino&cID=EUT](http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi_torino&cID=EUT).



## IL POINT EPHEMERE<sup>62</sup>

DOVE: Parigi

QUANDO: 1992

PROPRIETA': Suchet

PROMOTORI e FINANZIATORI: Associazione Usines Ephémères

GESTIONE: Comune di Parigi

Ex magazzino portuale, collocato in Quai de Valmy nel cuore di Parigi. Costruito nel 1922, con una facciata mattoni a vista e decorazioni in cemento, rappresenta una delle prime architetture *art-deco*. Dismesso negli anni '80, intorno ai primi anni '90 è stato attivato un progetto di recupero degli spazi con la finalità di riutilizzare l'ex magazzino per un periodo di circa 15 anni. La finalità del progetto è di creare un centro artistico per Parigi come processo temporaneo di riutilizzo dell'ex magazzino in risposta alla sua dismissione, in modo da sfruttare una risorsa territoriale per produrre cultura. L'idea di usare la struttura in attesa di un suo sviluppo futuro ha permesso all'associazione di svolgere attività per il quartiere e per la comunità e di presidiare una superficie di 1400 mq evitando la sua occupazione illegale.



22. Il Point Ephémère, Parigi

---

<sup>62</sup> Disponibile all'indirizzo: [www.urban-reuse.eu/?pageID=casi\\_internazionali&cid=ephemere](http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi_internazionali&cid=ephemere).

LANDSHAFTSPARK<sup>63</sup>

DOVE: Berlino

QUANDO: 1999

PROPRIETÀ': Landschaftspark Duisburg-Nord GmbH

PROMOTORI e FINANZIATORI: Città di Duisburg, sponsor privati

Ex area industriale siderurgica dislocata lungo il fiume Emscher nella regione della Ruhr. Nel 1994, il parco è stato aperto ai visitatori, i 200 ha di superficie sono stati trasformati in un parco multifunzionale che rappresenta la combinazione di patrimonio industriale e culturale. Il vecchio impianto industriale oggi ospita una varietà di usi differenti, gli edifici sono stati convertiti e ristrutturati per ospitare funzioni culturali e commerciali: il vecchio *gasholder* con i suoi 20000 metri cubi di acqua è diventato il più grande centro-sub in Europa; giardini per l'alpinismo sono stati creati nell'ex bunker di stoccaggio minerale. La conversione dell'ex industria ha generato nuove economie nel territorio locale, una nuova offerta di sistemi produttivi e un cambiamento sostanziale delle funzioni del passato mantenendo un ampio rispetto della storia.



23. Landschaftspark, Berlino

<sup>63</sup> Disponibile all'indirizzo: [http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi\\_internazionali&cid=landshaft](http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi_internazionali&cid=landshaft).

## SARGFABRIK<sup>64</sup>

DOVE: Vienna

QUANDO: 1989

PROPRIETA': Municipalità di Vienna

PROMOTORI e FINANZIATORI: Sovvenzione Pubblica

La dismissione della fabbrica avviene negli anni '70. Il progetto di riutilizzo dello spazio nasce, a metà degli anni '80, dall'iniziativa di un gruppo di abitanti del quartiere che si organizza per trovare una soluzione abitativa fuori dalla logica del mercato immobiliare che potesse accogliere differenti stili di vita e culture. Il progetto, attraverso una proposta culturale e sociale, propone un luogo d'incontro tra modi di abitare di persone con età e provenienza sociale differenti. Gli obiettivi fondamentali del progetto riguardano l'integrazione di diversi modi di abitare, dai singles alle famiglie tradizionali; la condivisione dei servizi, sia per contenere i costi di gestione sia per ottimizzare gli spazi da vivere. Tra le finalità del progetto c'è l'integrazione di persone diversamente abili e di altri gruppi socialmente esclusi e il risparmio energetico, ottenuto attraverso l'utilizzo di forme alternative di riscaldamento e di energia.



24. Sargfabrik, Vienna

---

<sup>64</sup> Disponibile all'indirizzo: [http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi\\_internazionali&clID=sarg](http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi_internazionali&clID=sarg).



KAAPELI<sup>65</sup>

DOVE: Tallberginkatu, Helsinki

QUANDO: 1991

PROPRIETÀ: Nokia

PROMOTORI e FINANZIATORI: Municipalità di Helsinki

GESTIONE: Società Pro Kaapeli

La Kaapelitehdas era una ex-fabbrica di cavi elettrici e telefonici, costruita nel '39 da parte della azienda telefonica finlandese, poi fusasi alla Nokia nel '67. Da allora denominata Nokia Kaapeli, la fabbrica di cavi ha continuato a lavorare fino alla metà degli anni '80, quando la Nokia ha deciso di terminare la produzione e di cessare le attività di manutenzione. Immediatamente occupata da artisti in cerca di spazio la Kaapeli è presto divenuta oggetto di disputa locale. Nell '87 la municipalità di Helsinki e la Nokia concordarono un affitto provvisorio per gli artisti, elaborando inoltre un progetto alternativo per salvaguardare e gestire il fabbricato. Ora la superficie è impiegata per ben 40.000mq, promuovendo progetti artistici emergenti e incrementando l'offerta culturale. Il Kaapeli rappresenta un caso *ad hoc* per quanto riguarda la capacità di contrattazione tra gli attori in gioco: la Pro Kaapeli, l'Amministrazione e Nokia.



25. Kaapeli, Helsinki

<sup>65</sup> Disponibile all'indirizzo: [http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi\\_internazionali&clID=cablefactory](http://www.urban-reuse.eu/?pageID=casi_internazionali&clID=cablefactory).

## GREENHOUSE MOVEABLE RESTAURANT<sup>66</sup>

DOVE: Sydney

QUANDO: 2008

PROPRIETA': Joost

PROGETTISTI: Joost

GESTIONE: Amministrazione e Joost

Greenhouse è un ristorante *pop-up* ideato da Joost, una visione *eco-friendly* che funge anche da installazione di arte interattiva. L'ambiente è completamente contenuto all'interno di un grande container ri-utilizzato e adattato con artifici grafici al tipo di attività. Il progettista Joost Bakker aveva sempre sognato di creare un ristorante senza sprechi e il Sydney Greenhouse è il risultato di questa ricerca. Nato dalle precedenti esperienze di Melbourne e Perth, viene realizzato in sole 3 settimane a partire da un accordo per la concessione di questi contenitori industriali ri-generati attraverso una visione ecologica dei fabbricati. La vocazione è quella di avviare una attività che si possa in breve tempo spostare nei dintorni per accogliere gli eventi che la circondano. La politica intrapresa è detta "impegno a rifiuti zero", e comincia con i fornitori. Tutti i prodotti utilizzati infatti sono freschi e sono consegnati in contenitori a rendere.



26. Greenhouse, Sidney

<sup>66</sup> Disponibile all'indirizzo: <http://byjoost.com/greenhouse/>.

PARKLETS<sup>67</sup>

DOVE: San Francisco

QUANDO: 2004

PROPRIETÀ': Comune di San Francisco

PROGETTISTI: Rebar

GESTIONE: Comune di San Francisco

L'esperienza è nata come un metodo divertente per provocare un dibattito sull'uso dello spazio pubblico. Lo spazio urbano è oggi utilizzato esclusivamente o in modo predominante dall'automobile e evidenziando come la strategia di pianificazione sia sorpassata e non più in grado di esprimere adeguatamente i valori contemporanei. Rebar ha collaborato con la comunità locale per trasformare spazi di parcheggio non utilizzati in opportunità per la crescita della comunità locale attraverso un progetto pilota che è stato approvato e realizzato nella 22esima strada. Questo procedura è diventata un processo aperto e la città ha recentemente approvato una dozzina di nuovi Parklets.



27. Parklets, San Francisco

<sup>67</sup> Disponibile all'indirizzo: <http://inhabitat.com/talking-public-space-and-urban-intervention-with-san-franciscos-rebar-studio/3/>.



## YAAM<sup>68</sup>

DOVE: Berlino

QUANDO: 1997

PROPRIETÀ: Municipalità di Berlino

PROMOTORI e FINANZIATORI: Autofinanziato

Nel 1995 l'area situata in Treptow, quartiere di Berlino risulta abbandonata. L'appropriazione del sito da parte di una organizzazione *no-profit* apre l'accessibilità al pubblico, così nasce Lo Young and African Arts Market, in breve lo Yaam. Lo Yaam oggi costituisce una parte importante della cultura del tempo libero di Berlino. Tornei di pallacanestro, concerti reggae, cene africane o semplicemente solo per incontrare qualcuno: Yaam è un luogo multiculturale di ritrovo per ognuno, in ogni condizione di vita. In estate è il miglior posto per rilassarsi un po', situato direttamente sul fiume Sprea alla stazione est. In ogni giorno di apertura attrae più di 2000 persone di ogni età e cultura.



28. Yaam, Berlino

---

<sup>68</sup> Disponibile all'indirizzo: <http://www.visitberlin.de/it/luogo/yaam>.

ESTO NO ES UN SOLAR<sup>69</sup>

DOVE: Saragozza

QUANDO: 2009

PROPRIETÀ': Comune di Saragozza

PROGETTISTI: Ignacio Gravalos, Patrizia Di Monte

GESTIONE: Comune di Saragozza

Questo progetto consiste in un piano di occupazione il cui obiettivo principale è la manutenzione e la pulizia dei lotti abbandonati nel centro storico di Saragozza. Una gestione accurata dei servizi ha permesso di sviluppare questo programma attraverso un approccio innovativo, quello di un programma pilota a livello nazionale che prevede una campagna di accordi con i proprietari che non sono interessati a costruire in questi spazi a breve termine. Il programma si chiama "estonoesunsolar", letteralmente "questo non è un sacco" e propone degli interventi di progetto che variano dai giardini ai frutteti, dagli spazi pubblici condivisi per i bambini alle aree sportive. Questo meccanismo consente la generazione di piccole attrezzature per i quartieri in un tempo molto breve.



29. Esto no es un solar, Saragozza

<sup>69</sup> <http://europaconcorsi.com/projects/106000-estonoesunsolar>.



## VACANT LOT<sup>70</sup>

DOVE: Londra

QUANDO: 2007

PROPRIETA': Borough of Hackney

PROGETTISTI: What if Projects

GESTIONE: Comunità Locale

Il progetto propone di mappare gli spazi in stato di abbandono nell'area delle grandi Housing Estates del centro di Londra. Si sono sviluppate strategie attraverso le quali questi luoghi non apprezzati possano accogliere i bisogni della cittadinanza locale. Il progetto Vacant Lot propone una possibile soluzione per una coltivazione fai-da-te e per spazi esterni per una migliore socializzazione del vicinato. Il primo intervento Vacant Lot, commissionato nel 2007 per il Shoredistich Festival in una Housing in East London, è correntemente utilizzato dalla comunità locale. Dal giugno 2007 i residenti continuano a coltivare varietà di vegetali, insalate, frutti e fiori nei loro rispettive porzioni di verde attirando in questo nuovo habitat naturale uccellini e insetti.



30. Vacant Lot, Londra

---

<sup>70</sup> Disponibile all'indirizzo: [http://www.what-if.info/Vacant\\_Lot\\_no1.html](http://www.what-if.info/Vacant_Lot_no1.html).

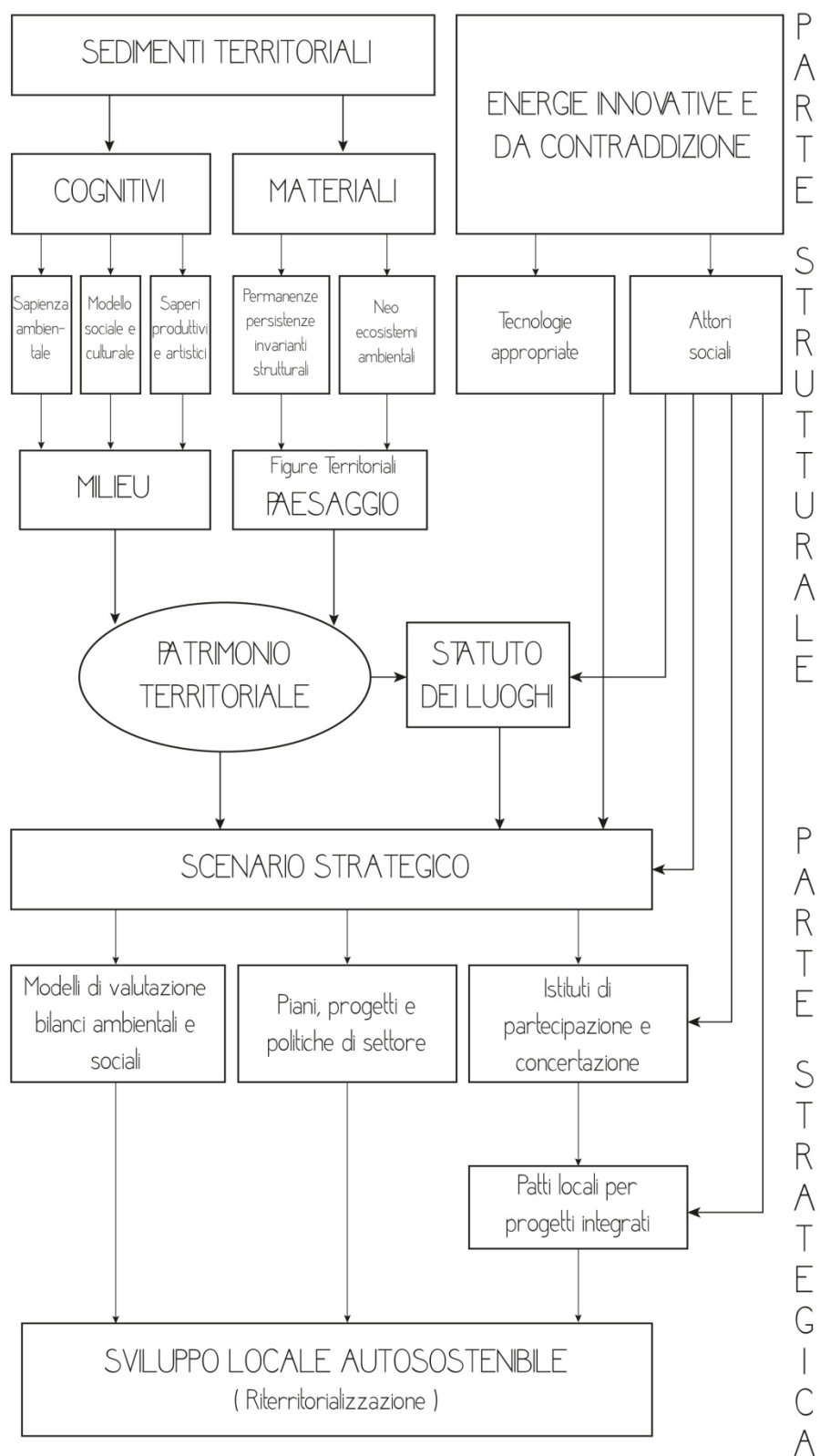


# CAPITOLO 4

#### 4.1 Strategie di intervento e “Progetto Tentativo”

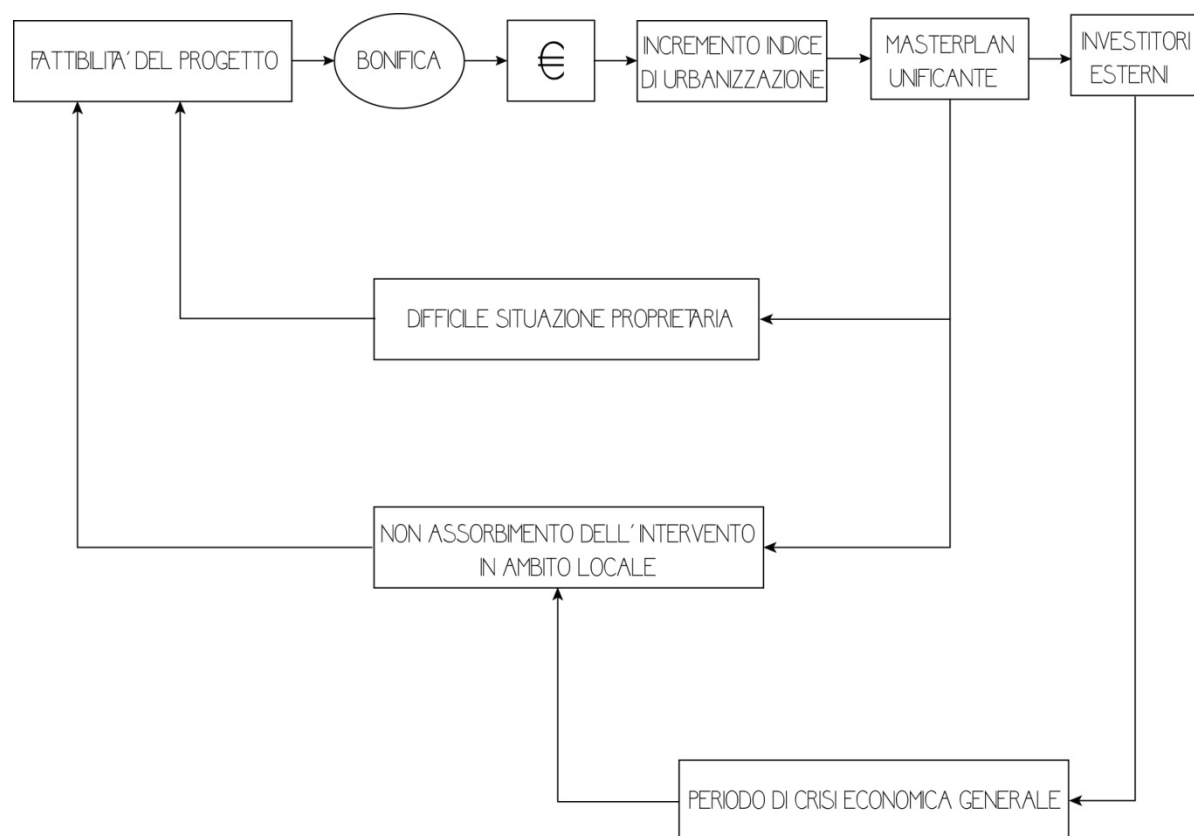
Il percorso svolto ci porta a pensare come l'ipotesi progettuale portata avanti sino ad oggi dall'amministrazione sia troppo ambiziosa per la situazione attuale, contraddistinta da una realtà fortemente frammentata da interessi e volontà discordanti.

Vista la mancanza di una risposta adeguatamente efficace si intravede la necessità di intraprendere un percorso lontano dalla pratica di pianificazione tradizionale, affrontando un processo di trasformazione diverso. Probabilmente proprio perché in questo meccanismo intervengo tanti soggetti diversi tra loro, difficilmente convincibili. La riflessione incontra tematiche molto ampie alla ricerca di una soluzione che consenta la massima comprensione del procedimento. In questo modo si ripensa al progetto non come un prodotto concluso, ma piuttosto come ad una attività che si dispiega in un arco temporale esteso. Un progetto che identifica il territorio come un valore aggiunto attraverso una coscienza di luogo che impone il principio di sostenibilità. L'obiettivo generale è quello di valorizzare/rigenerare quest'area con nuove qualità e integrarla con il resto della città.



31. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Schema teorico sulla logica di progetto.

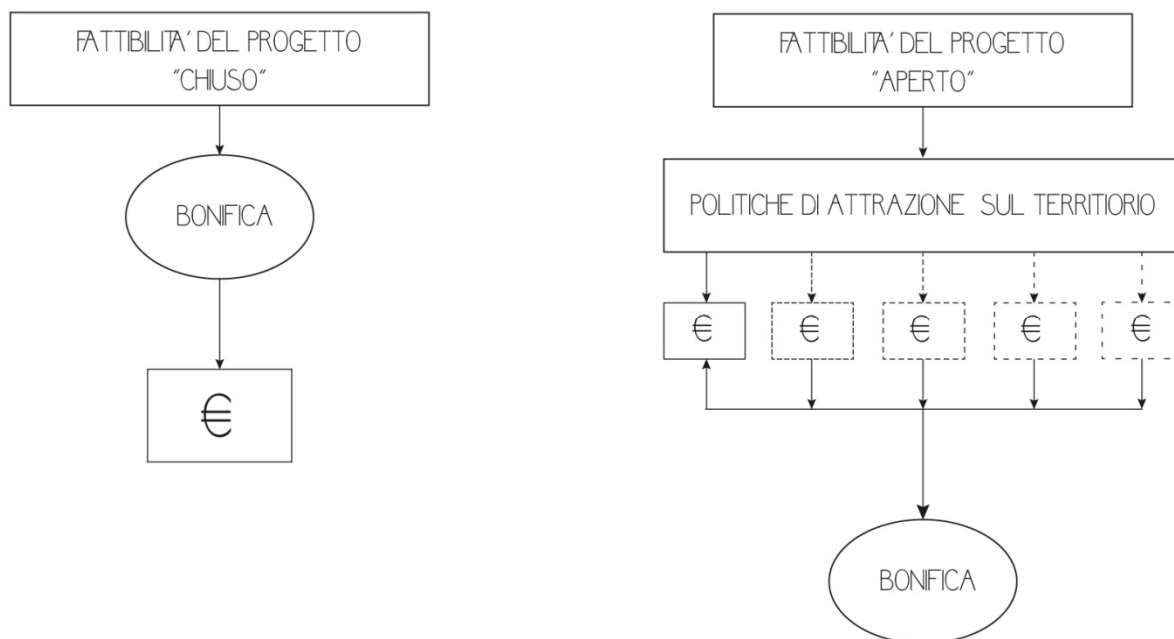
Come visto in precedenza, la fattibilità del progetto si scontra costantemente con la ricerca di fondi necessari alla realizzazione delle opere di bonifica del canale Candiano. Questa ricerca si è materializzata attraverso ad un evidente incremento dell'indice di urbanizzazione di progetto che nelle ipotesi di piano finora proposte non si è mai concretizzata. La difficile situazione proprietaria e la mancata presenza di investitori esterni, dovute probabilmente al periodo di crisi economica e alla difficoltà di assorbimento di un tale intervento nel territorio locale, sono i fattori che hanno maggiormente messo in discussione la fattibilità di un progetto unificante.



32. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Elaborazione sulla logica di riqualificazione ipotizzata dall'amministrazione

L'approccio attraverso il "progetto tentativo" è quello di modificare una logica di pianificazione basata sulla realizzazione di un intervento di bonifica, per l'amministrazione indispensabile ma che necessita di una ingente somma di denaro nell'immediato, senza tener conto di ulteriori investimenti per la gestione futura. La risposta perciò consiste nella ricerca di fattibilità di un progetto aperto che posticipa l'intervento di bonifica delle acque, ri-attivando *in primis* l'area del comparto Darsena con l'utilizzo di politiche di attrazione diretta sul territorio. Attraverso questa logica si intende avviare un processo di trasformazione alternativo in cui l'opera di bonifica resta un elemento fondamentale per il progetto, ma senza vincolarne l'accensione. La concreta realizzazione dell'opera di bonifica è conseguente alla capacità delle pratiche di

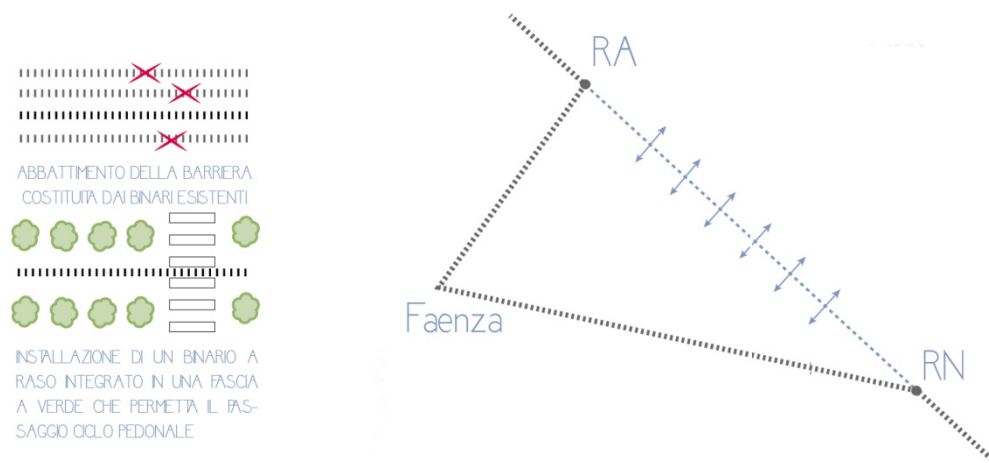
attrazione di garantire, grazie ad accordi di concessione, un ritorno economico diffuso su tutta l'area del quartiere Darsena.



33. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Rapporto tra i due ragionamenti sulla logica del processo

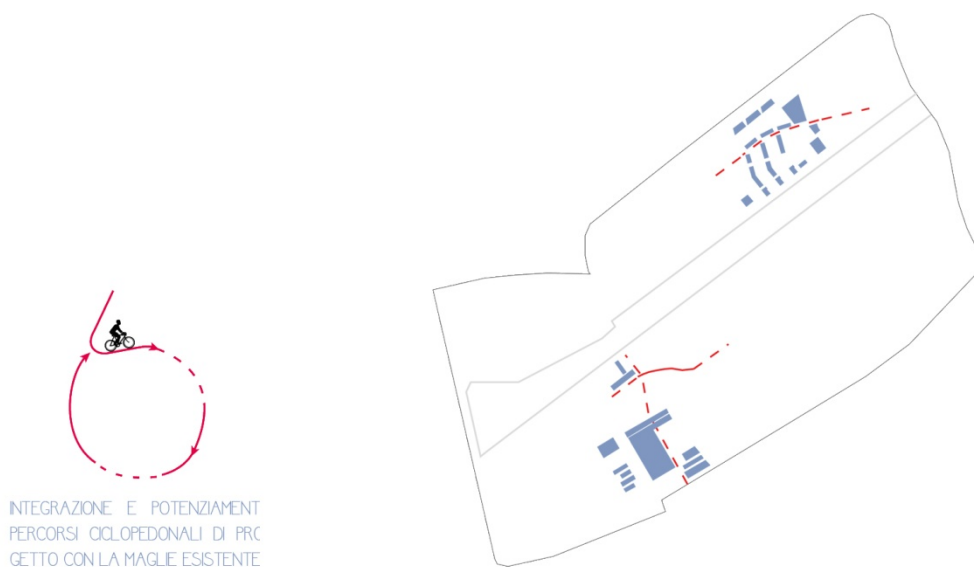
La strategia di progetto da noi proposta è strutturata su due livelli: una maglia rigida e una rete di interventi flessibili. La prima rappresenta la struttura fisica, ed è costituita dall'insieme di scelte di intervento e da un metodo di processo su tematiche strategiche. Gli interventi ipotizzati fanno tutti parte di un disegno complessivo localizzato sull'area, all'interno del quale è prevista una sequenzialità.

Il primo dei punti previsti è la rimozione della barriera ferroviaria, ovvero la risoluzione della questione del limite fisico che questa costruisce, separando il centro storico dal quartiere Darsena, attraverso l'introduzione di binari a raso nella tratta Rimini - Ravenna tramite un sistema di Trasporto Rapido Costiero. Attraverso questo intervento si ipotizza un sistema verde circostante i binari ferroviari corredato da vegetazione e attraversamenti ciclo-pedonali. Per renderlo possibile si individua un percorso alternativo per il traffico merci tramite una bretella di collegamento con Faenza, distribuendo il traffico lontano dalla tratta interessata dal TRC.



34. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Abbattimento del limite ferroviario

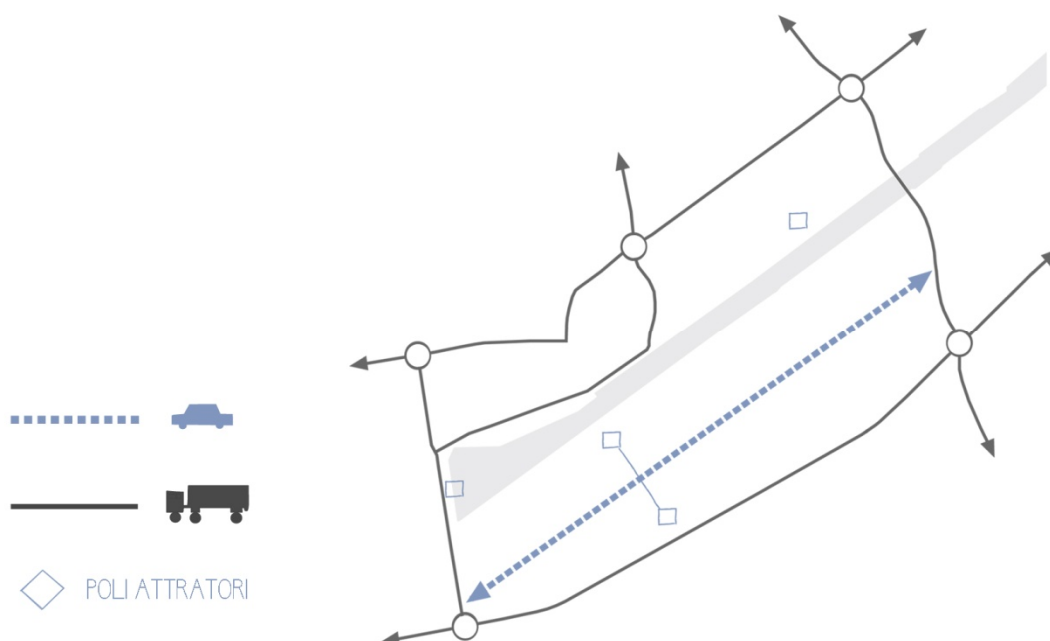
La strategia successiva prevede la valorizzazione dei progetti presentati, ora in fase attuativa (Comparto CMC, Ex comparto Agrario), integrando e valorizzando le proposte progettuali in essi contenute, come il potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali con la maglia esistente e la connessione tra gli spazi pubblici esistenti e quelli di ipotizzati per i progetti.



35. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Integrazione con gli interventi approvati

Successivamente abbiamo pensato come fosse importante aderire ad alcune delle valutazioni presenti nella fase di elaborazione del Piano Operativo Comunale. Prendendo atto della futura realizzazione della viabilità centrale, detta di spina, come asse di collegamento interno al comparto e parallela all'esistente via Trieste, per il nuovo tratto si è pensato ad una mobilità a scorrimento lento in grado di scaricare parzialmente il carico di traffico su via Trieste, e soprattutto in grado di connettere le poco frequenti arterie della circolazione interna dell'area sud del quartiere.

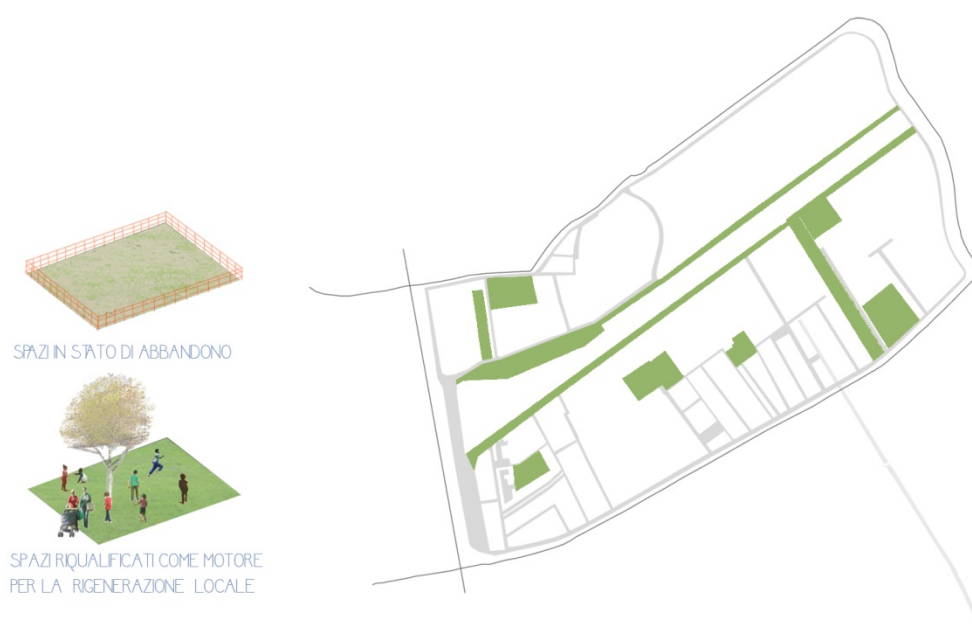




36. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Adozione di alcuni degli interventi del POC

Attraverso lo studio delle qualità dell'area abbiamo capito come alcune delle strategie individuate contemplassero delle scelte più ampie da un punto di vista strategico. I successivi elementi della maglia rigida rappresentano perciò degli indirizzi che prevedono più conclusioni possibili, alle quali abbiamo deciso di associare le nostre considerazioni.

Abbiamo perciò individuato come spunto fondamentale quello di ri-partire dagli spazi pubblici individuabili, evidenziando gli spazi pubblici o privati non utilizzati, in disuso, in stato di abbandono o semplicemente recintati. L'ipotesi è quella di agire attraverso procedure di accordo tra amministrazione, proprietari e cittadini per l'apertura di questi spazi consentendone la rivalutazione sia per i proprietari che per gli utilizzatori, dando vita ad un effettiva rigenerazione.



37. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Ri-partire dagli spazi pubblici individuabili

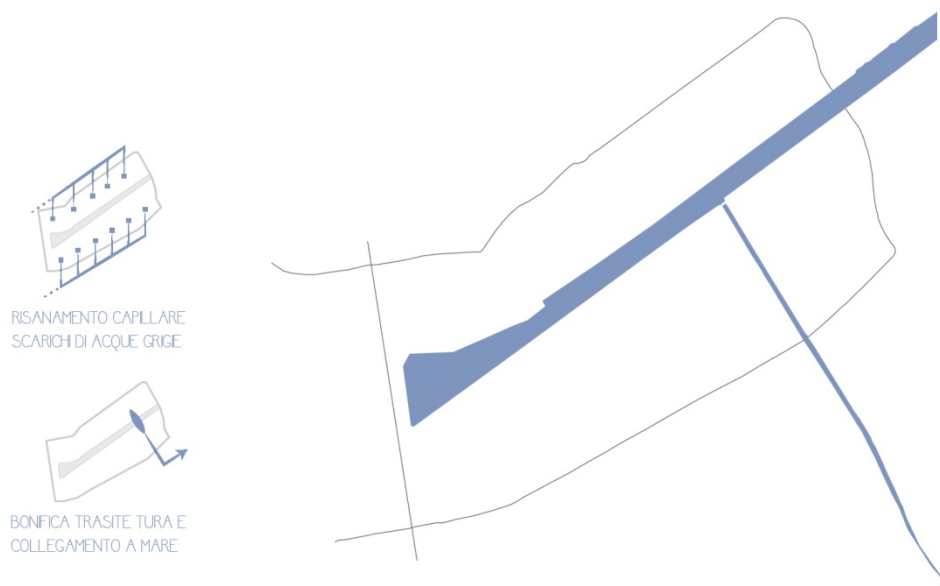
Si è poi inevitabilmente toccato l'aspetto legato alla memoria e all'identità del quartiere Darsena, identificando i numerosi esempi di archeologia industriale e di edifici di riconosciuto valore documentario, ipotizzando tra questi, quelli più adatti ad ospitare funzioni pubbliche, incentivando la

riqualificazione dei comparti di pertinenza attraverso delle opportunità per innescare la trasformazione complessiva.



38. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Identificare le archeologie industriali

Infine possiamo concludere affrontando il tema della bonifica delle acque del canale Candiano, ipotizzando un corretto processo di riattivazione in grado di offrire delle opportunità per studiare soluzioni alternative per la bonifica. In questo modo è possibile fare fronte modo ad ipotesi concrete entro una situazione economica che ne garantisca una fattibilità certa; e indagare delle possibili ipotesi alternative come risanamento capillare degli scarichi di acque grigie, oppure la bonifica tramite un intervento di tura e la condotta di collegamento a mare.



39. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Interventi di bonifica

Il livello di interventi successivo si sovrappone alla struttura definita dalla maglia rigida sotto forma di una “rete di interventi flessibili”. Gli interventi temporanei ipotizzati possono avere un uso provvisorio o essere organizzati come eventi *una tantum*. L’obiettivo è quello di ri-attivare e ri-generare l’area del quartiere Darsena mantenendo una connotazione di flessibilità e reversibilità, una sorta di banco di prova per le possibili attività senza un esito certo. Questa strategia si propone di intervenire tramite l’utilizzo di usi temporanei localizzati negli edifici di archeologia industriale ed eventi *una tantum* diffusi su tutta area. Entrambi le tipologie aspirano a far emergere un senso di comunità attraverso luoghi, attualmente non apprezzati, che possano accogliere i bisogni della cittadinanza locale.

Abbiamo perciò deciso di localizzare in determinati fabbricati di archeologia industriale presenti nell’area di studio alcune funzioni, attribuite secondo circostanze legate al luogo ed alle caratteristiche e all’adattabilità dei diversi edifici. Il ragionamento impostato sulla definizione degli usi attribuiti, ci ha portato a riflettere sulla temporalizzazione dell’insediamento delle nuove funzioni attribuite. Ci è sembrato giusto definire delle macro fasi temporali che descrivano in maniera indicativa un possibile sviluppo futuro degli interventi suggeriti. Le fasi individuate sono: la “prima di sperimentazione”, periodo in cui l’area è sottoposta ad una esperienza di studio delle attività possibili; un “periodo di consolidamento”, in cui l’area si trova in condizione di dar vita ad una trasformazione significativa; ed infine un “periodo di espansione”, in cui l’area si stabilizza ed aumenta le proprie capacità.



40. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, temporalizzazione degli interventi

All'interno di questa scansione abbiamo ragionato per casi specifici rispetto alle archeologie individuate in Darsena. Durante il primo periodo di sperimentazione abbiamo perciò introdotto delle attività flessibili in grado di creare delle opportunità per le possibili trasformazioni future, e al tempo stesso di confermarsi e protrarsi nel tempo. Nel secondo periodo ipotizzato abbiamo valutato l'eventuale consolidamento delle attività già menzionate, supponendo per alcune di queste un mutamento necessario all'avvaloramento delle funzioni e per altre un prolungamento in parallelo delle attività proposte inizialmente. Infine nell'ultimo periodo si è cercato di indirizzare questo percorso di evoluzione verso un'attitudine più definita per le funzioni associate ai casi di intervento, introducendo inoltre nuove possibili attività. Questo approccio aperto si propone di confermare le attività che trovano riscontro positivo, senza limitare l'espansione verso possibili nuove attrattività.



41. Gian Paolo Franceschini, Ruben Casadei, Gli interventi di trasformazione attraverso i 3 momenti

Gli altri tipi di intervento ipotizzati sono definiti *una tantum*, in quanto non hanno né una definizione temporale né una collocazione ben precise, ma presentano una connotazione sperimentale che non esclude la possibilità di diventare però una pratica comune. Questi interventi sono di natura variabile e vanno dalle installazioni artistiche agli orti urbani, da spazi per la socialità a piccole manifestazioni, integrandosi nello schema di interventi previsti, ed arricchendo il potenziale dell'area. Il punto di forza di questo tipo di pratiche è dato dalla possibilità di stupire e sconvolgere la realtà esistenti con nuove esperienze sociali. Esperienze che possono, in caso di esito positivo, ripetersi ciclicamente nel tempo, dando vita a dei veri e propri appuntamenti.

Come detto in precedenza la logica di questi eventi è completamente libera, non ha vincoli né preferenze, adattandosi a spazi che possono esseri all'interno o all'esterno. Questi *spot* si inseriscono nell'ambito pubblico ma anche dentro l'ambito privato senza una scala dimensionale, ma avvengono in modo globale, dando modo all'intervento diffuso di ri-valorizzare l'area di interesse e al tempo stesso di colmare delle evidenti mancanze.

**ALLEGATI**

## Esercizio di dimensionamento nel corso del Laboratorio di Sintesi Finale

### Cenni storici sulla Darsena

Il rapporto tra Ravenna e l'acqua è cosa antica: un intreccio difficilmente districabile che marca le rilevanti trasformazioni di Ravenna e del suo territorio nel corso dei secoli. Da villaggio palafitticolo, sorto sulla confluenza di due corsi d'acqua, a maggior porto militare del Mediterraneo orientale; da capitale dell'Occidente, circondata e difesa dalle paludi, a residenza privilegiata di re "barbari", esarchi, imperatori germanici. E in seguito provincia marginale dello Stato della Chiesa in perenne, ma creativo, conflitto con i suoi fiumi, le sue paludi, le sue acque; in un lento lavoro di trasformazione i cui segni indelebili restano vivamente impressi nel territorio.<sup>71</sup>

Fin dalla preistoria il tratto della Val Padana su cui sorse Ravenna fu caratterizzato dalle frequenti esondazioni dei fiumi ad andamento torrentizio che scendono dall'Appennino verso il Mare Adriatico. Ciò portò alla formazione di ampie zone lagunari, che da Ravenna si estendevano fino a lambire il Po (che sfociava più a sud rispetto al corso attuale), creando un vasto agglomerato lagunare chiamato Valle Padusa. L'abitato consisteva di palafitte distribuite su una serie di piccole isole situate all'interno della Valle Padusa, una situazione simile alla Venezia di secoli dopo. Questa città, la cui data di fondazione quale nucleo abitativo risale al VII secolo a. C., nasce come villaggio su palafitte, all'incrocio di due corsi d'acqua: il fiume Padenna, che scendeva dal Po, e il Lamone che dall'Appennino di Faenza raggiungeva l'abitato da ovest. La caratteristica fondamentale di Ravenna per tutta l'antichità fu proprio quella di essere circondata dalle acque ed accessibile solo dal mare (fig. 1). L'imperatore Cesare Ottaviano Augusto vi dislocò la flotta militare dell'alto Adriatico. Per questo fine l'imperatore fece eseguire importanti lavori di sistemazione idraulica: fece scavare la Fossa Augustea, un canale che collegava il Po con l'ampio specchio di acqua a sud di Ravenna, e qui fondò il porto di Classe.

L'acqua dunque, è l'elemento essenziale per la città fin dalla sua fondazione, anche per la sua difesa. Per continuare ad assicurare il rifornimento idrico alla città ed ai fossati di difesa, venivano poi tratti attorno alle mura, così da cingerle completamente, i fiumi Montone e Ronco. Dopo essersi riuniti a levante della città, i due fiumi andavano poi a mare in cavo unico, che era in parte quello del vecchio Badareno.

La situazione secentesca della città, stretta tra Montone, Ronco ed i canali derivati veniva in qualche misura alleggerita con la modifica del corso del Montone a levante con il progetto

<sup>71</sup> Disponibile all'indirizzo: <http://www.soroptimistravenna.it/public/ravennaeleacque.pdf>

Danesi del 1649, che allontanava il punto di confluenza dei fiumi da quella parte da 0,5 a circa 2 km dalla cinta muraria<sup>72</sup>.

Nello stesso periodo, essendo ormai impraticabile la funzione portuale alla bocca dei fiumi, la città veniva collegata mediante un canale navigabile di 9km (Canale Panfilio) alla foce del Candiano.

### **Nascita della darsena di città a Ravenna**

Infatti, all'inizio del 1600 (fig. 2) la congiunzione dei fiumi Ronco e Montone verso il mare creava un delta: la punta Marina, che si estendeva più al largo dell'attuale linea di costa. Dopo l'inondazione del 1636 i fiumi avevano minacciato ancora più volte la città: nel '51 il Ronco esondò verso la campagna, nel '79 si rischiò l'alluvione e nell'82 il Montone straripò a San Marco, nell'89 lo stesso Montone tracimò nel Ronco e per scongiurare un nuovo disastro si tagliarono i fiumi in più punti. L'ingegnere idraulico Pietro Azzoni propose allora di deviare gli alvei a sud della città, per unirli in un corso rettilineo verso il mare, ma il progetto non venne realizzato perché avrebbe sconvolto il sistema idraulico dei mulini e del canale Panfilo, con l'opposizione dei proprietari dei terreni coinvolti.

Successivamente si verificarono nuove molteplici inondazioni; nel 1693 il Ronco allagò il borgo di Porta Sisi; nel '99 il rischio interessò le mura di via Zagarelli; all'inizio del '700 il Montone entrò nell'area urbana compresa fra Porta Adriana e Porta Serrata; nel 1712 si rivolse un'istanza a Papa Clemente XI. Nel 1715 si verificò l'allagamento del borgo di Porta Sisi e successivamente vennero vagliati dai cardinali che si succedettero negli anni, vari progetti di diversione delle acque, fino al 1721 quando si decise di autorizzare il progetto di Azzoni con alcune varianti. Il progetto però ancora una volta non venne eseguito se non per una piccola parte consistente in un taglio in corrispondenza della foce dei fiumi uniti che comunque risultò insufficiente.

Nel 1731 Papa Clemente XII (Lorenzo Corsini) fece redigere un nuovo progetto nel quale era prevista la realizzazione di una chiusa, in quanto il letto del Montone era più alto di quello del Ronco, e di un canale sotterraneo, che sarà utilizzato solo nel 1910 per portare le acque del Montone a defluire nel Candiano. I fiumi uniti avrebbero dovuto prendere la sede del canale Panfilio e piegare verso una nuova foce posta più a nord del vecchio Candiano. In sostituzione del Panfilio era previsto un nuovo porto canale, servendosi dell'alveo abbandonato del Ronco e poi del vecchio alveo dei fiumi uniti in corrispondenza dell'odierna strada per Punta Marina.

La mancanza dei fondi necessari a finanziare l'oneroso progetto causò numerose interruzioni dei lavori, perciò si optò per la proposta alternativa di creare un grosso canale (Fossina) che convogliava al mare le acque delle piallasse e numerosi canali di scolo fra cui quello della città

---

<sup>72</sup> M. G. Tavoni, *L'uomo e le acque in Romagna, alcuni aspetti nel sistema idrografico nel '700: Faenza*, Palazzo Milzetti, 10 ottobre-8 novembre 1981, CLUEB, Bologna, 1981

con un collegamento canalizzato alla foce per imprimere maggior forza di cacciata nella valle Baiona. Il nuovo canale denominato Corsini in nome del casato di Papa Clemente XII collegò l'imboccatura a mare dalla darsena di città ricavata dalla strada del "Murnovo". Si dovette attendere fino al 1743 con il subentro del cardinale Pompeo Aldovrandi per riprendere le idee di Alberoni per scavare l'ultimo braccio del canale e la darsena di testa e per prolungare il nuovo Candiano già percorso dalle barche fino alla testa del Montone abbandonato.

Conclusa la sistemazione idraulica verso la metà del 1700 lungo la darsena di Ravenna, fiorì l'edilizia pubblica spesso commissionata dai cardinali legati, come il grande complesso portuale dei Magazzini disegnati da Camillo Morigia, la Dogana ed anche le prime industrie come la Montecatini, una fornace per i laterizi, depositi ed impianti per la lavorazione dei cereali (Molino Società Padana di Macinazione), su piano proposto da Marco Fantuzzi del 1780 rivolto all'incremento delle attività commerciali.

Negli anni antecedenti la Grande Guerra, si verificò un lento ma ordinato ampliamento e banchinamento (fig. 3). Si svilupparono lungo le sponde del canale insediamenti industriali, quali la Raffineria di Zolfo Almagià (1895), la Fonderia di ghisa Rosetti (1907), l'Anonimo Iutificio Romagnolo (1908).

### **Il ravennate nel '700 e la diversione dei fiumi**

Nel 1910 si intraprese il programma di Mederico Perilli per la bonifica della zona litoranea a partire dalle valli a nord della città risparmiando le piallasse della Baiona ma bonificando la valle delle Vene, le aree racchiuse dal Reno e il canale in destra, le valli Guccioli e Marcabò, le zone più settentrionali, le valli di San Vitale e Rasponi tra i fiumi uniti e il Candiano ed il Bevano con il collettore di Fosso Ghiaia.

### **La darsena dal '700 all'800**

Nel 1863 venne aperta la linea ferroviaria Ravenna-Castelbolognese e collocata la stazione in faccia alla darsena portuale per facilitare il commercio e lo sviluppo industriale e tracciato il viale della stazione inizialmente dedicato a Luigi Carlo Farini. Tali opere comportarono l'abbattimento di un primo tratto di mura di 530 metri, dal Torrione della Ghiacciaia alla Porta del Palazzo, in sostituzione delle quali si trasferì la funzione daziaria a una barriera costruita ad est del nuovo viale Alberto Pallavicini. Nel 1884 venne costruita la seconda tratta ferroviaria diretta a Rimini e venne abbattuto un nuovo tratto di mura fino a Porta Alberoni ed il muro daziario fino al nuovo taglio operato vicino ai resti di Porta Vandalara (fig. 4). Nella cartografia IGM del 1935 si può inoltre vedere la linea per Forlì e la darsena che forma l'antico squero prima del riempimento dell'invaso avvenuto intorno al 1907 (fig. 5 e 6).



La prima demolizione delle mura comportò anche l'abbattimento della chiesa dei Ss. Simone e Giuda per riedificarla nel tratto terminale della darsena. I viali della stazione si svilupparono anche a nord con il viale Maroncelli e tutta la zona adiacente la Rocca Brancaleone fu riprogettata con l'aggiunta di vie perpendicolari e parallele.

### **Gli sviluppi del porto nel dopoguerra**

Nel 1946 venne confermato il PRG Filippone del '42 (fig. 9), che oltre al piano di ricostruzione poneva le basi della nuova viabilità esterna alla città. A nord fu progettato il raccordo autostradale con Bologna connesso al previsto polo industriale, poi un collegamento ferroviario alle strutture logistiche del porto e del nuovo scalo in sinistra del Candiano e lo svincolo della Romea nord.

Per estendere gli insediamenti vennero proposti quartieri ortogonali nella zona di Via Tommaso Gulli, nel sobborgo Portoncino, ai lati della prosecuzione di via Roma ed in due zone molto decentrate: a destra della strada per Punta Marina e a nord dell'attuale villaggio ANIC, ponendo le basi per la successiva collocazione del quartiere San Giuseppe.

Dal 1936 al 1951 nonostante la guerra si verificò una crescita demografica di oltre 15.000 abitanti ed una crescente industrializzazione stava modificando il tessuto sociale e produttivo della città, con l'apertura della SAROM (Società Azionaria Raffinazione Olii Minerali), lungo la banchina destra del Candiano e dell'ANIC su quella sinistra, con la conseguente progettazione del villaggio ANIC per 3500 lavoratori. Negli anni '60 fu impiantata la centrale termoelettrica da 400Mw e svariate industrie petrolifere lungo il canale Corsini, nel 1964 vennero affidati alla S.A.P.I.R. finanziamenti ministeriali per il potenziamento delle opere portuali.

Nel 1955 iniziavano i lavori di installazione di tre linee sottomarine per la discarica del greggio; l'anno seguente, veniva inaugurata l'isola galleggiante "Sarom 1" ad esso collegate: il nuovo impianto consentiva la discarica di petroliere di grande pescaggio e portata. Nel 1958 iniziarono i lavori di costruzione delle dighe foranee, oggi caratteristica cospicua dell'imboccatura del canale. Alla costruzione dello stabilimento ANIC (fig. 7), agli scavi della zona San Vitale e della darsena SAROM, si aggiunsero gli investimenti di forze ed economie di Imprenditori pubblici e privati come la S.A.P.I.R. (Società per Azioni del Porto Industriale di Ravenna), la società della famiglia Ferruzzi, per citare le più conosciute, che contribuirono allo sviluppo dei traffici commerciali dell'unico scalo romagnolo.

Per fare fronte alle aspettative di ulteriore sviluppo industriale, il PRG Quaroni del '62 (fig. 10) propose anelli viari esterni ed aree destinate ad attività direzionali delocalizzate fra Via di Roma e la ferrovia ed anche un forte incremento dell'area di ponte Nuovo, bloccato poi dal ritrovamento dell'area archeologica del porto di Augusto.

La nuova rete viaria avviò l'urbanizzazione delle aree a meridione di via destra canale Molinetto e le località di Punta Marina e Lido Adriano.

Nei primi anni '70 iniziarono lavori di allargamento dell'imboccatura dei moli guardiani da 32 a 78 metri e di scavo del bacino di evoluzione dei Trattaroli, i lavori di parziale illuminazione del canale, l'inaugurazione della darsena San Vitale e del terminale container della Setramar.

A metà degli anni '70, il porto di Ravenna venne riclassificato porto di prima categoria, sia per l'importanza dei suoi traffici (fig. 8), sia per la difficoltà di pilotaggio.

Nel 1984, la stazione piloti inaugurò il primo impianto radar anticollisione portuale in Italia. Alla fine dello stesso decennio furono completati i lavori per la costruzione del terminale ENEL utilizzato per rifornire la centrale di Porto Tolle e la nuova area portuale della Nadep.

Dal 1995 dopo la costituzione dell'Autorità Portuale seguirono lavori di ampliamento, approfondimento e di ridefinizione delle linee di sponda del canale e dell'avamposto (fig. 11).

### **Edifici di archeologia industriale e valore documentario**

Il Porto Corsini fu dichiarato Porto Nazionale nel 1860. Ciò consentì, intorno al 1870 di eseguire i lavori di allargamento della banchina e di approfondimento del canale.

Gli stimoli economici, dovuti all'intensificarsi del movimento portuale, solleccarono sia alcune società ravennati di armatori che favorirono l'arrivo di grandi imbarcazioni, sia lo sviluppo di piccole industrie, fra le quali: due opifici cerealicoli a vapore, una raffineria di zolfo, lo iutificio Montecatini, un cantiere navale e una vetreria.

La maggior parte di queste attività si installarono lungo la Darsena dove già era sorta la nuova Dogana.

Alcune di queste industrie sono tutt' ora esistenti e sono rimaste quasi inalterate all' interno del tessuto portuale industriale che si è formato negli anni successivi. Sono questi gli edifici di archeologia industriale e gli edifici di valore documentario che verranno presentati (fig. 12).<sup>73</sup>

La differenza fra le due categorie è che gli edifici di "archeologia industriale" sono stati vincolati come monumenti e quindi dovranno essere mantenuti, mentre quelli "di valore documentario" sono stati semplicemente oggetto di segnalazione e quindi su di essi non sussiste un vero e proprio vincolo di intangibilità.

Sono considerati edifici di archeologia industriale:

- Ex raffineria Almagià
- Immobiliare Platani

---

<sup>73</sup> Descrizioni tratte da: Italo Zannier (a cura di), *Viaggio nell'archeologia industriale della provincia di Ravenna*, Longo Editore, Ravenna 1997

- Nuova Pansac
- Silos Granari del Candiano
- C.M.C.
- Capitaneria di Porto
- Fiorentina s.r.l.

Sono considerati edifici di valore documentario:

- Ex molino Pineta
- Agenzia delle Entrate
- Ex mangimificio Martini
- Fiorentina s.r.l.
- Nuova Pansac
- Silos Granari del Candiano
- Ex tiro a segno

## Edifici di archeologia industriale

| Ex raffineria Almagià | (fig. 13)

L'Almagià, che viene costruita alla fine del secolo scorso, nasce come fabbrica di zolfo. L'insediamento presenta le caratteristiche di una cittadella, con edificazione perimetrale minore sviluppata lungo il confine con le due strade e la significativa presenza di due emergenze architettoniche di rilievo, situate in posizione centrale: il grande corpo di fabbrica contenente i forni raffineria e lo slanciato fabbricato adibito a camera di sublimazione. Il lucernario ligneo a due falde dei forni, rialzato lungo lo sviluppo della linea di colmo del fabbricato, era originariamente sfondato dalla cilindrica canna del camino a base quadrata esistente al centro della grande aula fino al 1995, che ancora negli anni Sessanta proseguiva per un'altra decina di metri.

La società, nonostante i due conflitti mondiali, ha sempre trovato facile sbocco nei mercati Nazionali ed esteri per la qualità del suo prodotto. Dal mutamento delle tecniche di raffinazione dello zolfo, ma soprattutto dal fatto che tale materia è stata sostituita da prodotti chimici più elaborati e complessi, è sorta la necessità di procedere alla riconversione dello stabilimento per adeguarlo alle esigenze di mercato. Negli anni 1980-81 si è proceduto quindi all'installazione di nuovi impianti diretti alla produzione di fitofarmaci e DDT, ma la riduzione della produzione dello zolfo e la conseguente necessità di ristrutturazione hanno comportato una lunga stasi dell'attività produttiva e la conseguente dichiarazione di fallimento nel 1983. L'Almagià, considerata fra gli edifici di archeologia industriale, è stata oggetto di riconversione negli ultimi anni trasformandola in un urban center.

| Immobiliare Platani | (fig. 14)

Il complesso, attualmente dismesso, è sorto nell'anno 1920-21 su iniziativa della Società Interconsorziale Romagnola ed è entrato in produzione nel 1922.

Lo stabilimento aveva come finalità la produzione di concimi chimici e principalmente il perfosfato minerale. Nel 1934 la produzione è stata integrata con la fabbricazione dell'arsenato di piombo. Successivamente, con il progredire della ricerca chimica, ai prodotti sopramenzionati si sono aggiunti concimi complessi, con produzione di acido solforico ed altri prodotti chimici sempre inerenti alla gamma dei fertilizzanti.

L'edificio "A" era esistente all'atto della entrata in produzione dello stabilimento. Era costituito da tre fabbricati interamente realizzati in muratura con tetto a capriate in legno che successivamente sono state sostituite con altre in cemento.

Attualmente a seguito degli interventi edilizi realizzati negli anni 1992-93 il fabbricato presenta un unico corpo con capriate reticolari in acciaio e manto di copertura in cemento amianto.

L'edificio "B", denominato "sigarone", è stato realizzato nell'anno 1956 ed è costituito da un unico corpo di fabbrica di 175 x 30 metri con volta parabolica di altezza massima di 17,80 metri, la struttura è costituita da 34 telai in cemento armato e laterizio ad andamento parabolico. L'esterno del fabbricato è caratterizzato da una tettoia continua disposta lungo i fronti laterali: il prospetto orientale è ritmato dalla presenza di piccole torrette che segnano gli ingressi alla galleria. L'interno rileva un sorprendente impatto prospettico, in virtù anche della sottile lama di luce in prossimità degli appoggi dei telai e del tenue chiarore del lucernario soprastante la galleria. Gli edifici si presentano attualmente in stato di degrado.

#### | Nuova Pansac | (fig. 15)

L'edificio nasce nel 1905 come canapificio romagnolo. Negli anni '20 viene riconvertito a fabbrica di juta. Negli anni 1938-40 vengono edificati la villa per il direttore dello stabilimento, le case per i dipendenti e viene rifatto il corpo centrale dei fabbricati lungo il canale. Nel 1970 cessa la produzione di juta e la fabbrica viene riconvertita alla produzione di PVC e polietilene. Nel 1972 lo stabilimento viene rilevato dalla Pansac e nel 1980 viene acquisita da un nuovo gruppo e diventa l'attuale Pansac Spa.

Lungo il Candiano si fiancheggiano i due bassi fabbricati allungati e separati dalla testata di un corpo edilizio di successivo impianto. Sono caratterizzati da cortine murarie brunate e ritmati dalla presenza di portali, purtroppo tamponati, di inedita fattura e da sobrie lesene intonacate, che risalgono in copertura per diventare muri tagliafuoco. Attualmente solo il corpo centrale è in funzione, mentre i corpi laterali sono dismessi e in degrado.

#### | Silos Granari del Candiano | (fig. 16)

La società Silos Granari del Candiano fu costituita il 20 ottobre 1925.

Lungo il canale, ad est della palazzina del custode, si elevano due gruppi di magazzini, costituiti da corpi di fabbrica giustapposti che si affacciano sul canale con i lati corti: interventi successivi ne hanno uniformato i fronti con i lunghi muri che nascondono completamente i magazzini alla vista. Il primo di essi, classificato come edificio di archeologia industriale, mostra una singolare organizzazione spaziale: un grande ambiente con volta in laterizio tirantata, rifatta nel 1950-52, è chiuso da un lato con parete tamponata dove emerge in rilievo una serie di lesene, viceversa si apre dall'altro lato con porticato coperto da semicapriate lignee. I magazzini erano collegati internamente ed al canale da una serie di nastri trasportatori.

Attualmente il magazzino è usato per deposito di materiali sfusi, quali argille e caolini, provenienti dai Balcani, per la fabbricazione di prodotti ceramici. Gli edifici si trovano in stato di degrado e per essi è previsto il recupero mantenendo l'impianto originario interno.

## | C.M.C. | (fig. 17)

La Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna, è stata fondata nel 1901 ed è ancora oggi azienda leader nel settore delle costruzioni operando in tutto il mondo.

Il fabbricato consiste in una bassa piastra rettangolare (70x120 metri) con distribuzione centrale attraverso una galleria coperta da capriate in cemento armato; sulla galleria si affaccia una doppia schiera di dodici campate laterali che all'esterno disegnano la caratteristica sequenza formale creata dalla spezzata continua dei colmi. La testata di accesso è in mattoni a vista e riprende in forme razionalizzate la tipologia dell'arco trionfale: il nome della Cooperativa campeggia in rilievo sull'architrave che sovrasta il portale, sigillato da serramenti vetrati bianchi. L'azienda è tutt'ora in funzione ma è in previsione il recupero della sua sede storica.

## | Capitaneria di Porto | (fig. 18)

Gli ex edifici della Capitaneria di Porto sono stati sostituiti dalla nuova capitaneria edificata in adiacenza a questi. Gli ex edifici sono già stati recuperati e in uno di questi ha sede la Guardia di Finanza di Ravenna.

## | Fiorentina s.r.l. | (fig. 19)

All'interno dell'area della Fiorentina sono presenti diversi edifici: lungo il Candiano si allunga il magazzino fosfati costituito da due corpi affiancati a sviluppo curvilineo, con lucernario a due falde rialzato sulla linea di colmo. L'opificio è stato distrutto parzialmente dalla guerra ed in occasione degli allargamenti della banchina negli anni '90.

I magazzini, costruiti probabilmente negli anni '30 come appendice al magazzino fosfati del 1905, sono costituiti da una struttura in legno e sono collocati nella parte sud del lotto in prossimità del Canale. Hanno un impianto basilicale a tre navate, realizzato con stilate lignee ad asta reggente e puntoni inclinati, che si riveste di un sapore antico riscontrabile nelle nordiche strutture *fachwerk*.

Alcuni di questi edifici sono attualmente in avanzato stato di degrado, perciò ne è previsto il recupero.

## Edifici di valore documentario

### | Ex molino Pineta | (fig. 20)

L' ex molino Pineta nasce come molino per la produzione di farine.

È già stato recuperato e riconvertito in edificio per residenze.

Al piano terra si trova un piccolo ristorante con affaccio verso il Candiano.

### | Agenzia delle Entrate | (fig. 21)

L'edificio dell'agenzia delle entrate del Comune di Ravenna è tutt' ora in funzione.

### | Ex mangimificio Martini | (fig. 22)

Ricostruito nell'immediato dopoguerra perché gravemente colpito dai bombardamenti, era sorto nella prima metà del 1912. Il fabbricato ricostruito nel dopoguerra, pur mantenendosi sostanzialmente all'interno della volumetria definita dal precedente fabbricato, mostra un aspetto meno sontuoso; la semplificazione dei fronti, caratterizzati dalla interazione di finestre quadrate e da un omogeneo rivestimento ad intonaco, ricorda vagamente le caratteristiche tipologiche di un edificio "in linea". Riguardo alla struttura, costituita interamente da membrature in cemento armato, si distinguono le scale, che si librano all'interno degli ampi saloni dei cinque piani fuori terra.

Ad est del Mulino si distende un corpo di fabbrica lungo via Salona: mostra paramenti murati in mattoni bruniti a vista, caratterizzati da un motivo decorativo a dentelli disposto a coronamento di binati di piccole lesene – riscontrabile peraltro anche nel muro di cinta del complesso rivolto verso il Canale – che rimanda immediatamente al grande apparato del Mulino del 1912. Nel 1983 la società Martini rileva e ristruttura quello che sarà il suo terzo polo produttivo. Il mangimificio si specializzerà negli alimenti zootecnici per conigli.

L'edificio non è più funzionante e si trova in stato di degrado.

### | Fiorentina s.r.l. | (fig. 23)

Questo edificio fa parte del complesso della Fiorentina. Non è inserito come il precedente fra gli edifici di archeologia industriale.

### | Nuova Pansac | (fig. 24)

Questo edificio fa parte del complesso della Pansac.

È il corpo centrale ed è stato ristrutturato negli anni 1938-40 ed oggi è funzionante

### | Silos Granari del Candiano | (fig. 25)

Il complesso Granari è costituito da vari fabbricati tra cui una palazzina a due piani, posta nell'angolo tra Via Montecatini e Via Manfredi, ospitava uffici ed abitazione del custode, mentre originariamente era destinata ad Amministrazione ed abitazione del Direttore.

L'altro edificio di valore documentario di questo complesso è il secondo magazzino, realizzato nel 1933 ad est del primo lungo il canale, che è costituito da quattro corpi di fabbrica (12,50 x 44 metri e altezza di 6,50 metri), coperti da capriate lignee con tondoni di ferro in catena: le strutture d'ambito sono in muratura mentre l'interno è diaframmato da file di snelli pilastri in c.a., a base quadrata ed angoli smussati. Questo fabbricato comprende anche i vecchi silos.

### | Ex tiro a segno | (fig. 26)

Nel 1862 si costituì a Ravenna la "società per il tiro al bersaglio". Molto probabilmente l'ex struttura per il tiro a segno si costruì in quegli anni.

Fu sostituita nel 1972 da un nuovo tiro a segno costruito in adiacenza al vecchio.

La struttura è in stato di degrado ma mantiene in alcune sue parti testimonianze del passato e per questo si pensa ad un suo possibile recupero.



## Storia recente della città attraverso i piani

Nel 1956 l'amministrazione comunale decide di affidare a Ludovico Quaroni ed ai suoi collaboratori l'incarico della redazione del nuovo PRG della città di Ravenna, adottato e pubblicato nel 1962 (fig. 27). Il piano della Grande Ravenna asseconda le idee del periodo per cui Ravenna doveva diventare la «Rotterdam dell'Adriatico» e collegarsi al nord Italia e al centro Europa attraverso grandi linee d'acqua. Le idee che stanno alla base del piano sono di conseguenza legate allo sviluppo del porto e dell'industria in modo tale da rendere la città competitiva a livello europeo. Quaroni prevede anche una grande espansione demografica di conseguenza individua delle aree destinate al residenziale di riserva o di espansione ai margini della città e il centro storico diviene principalmente zona residenziale. Aree edificabili vengono poste anche lungo il litorale con lo scopo di realizzare grandi quantità di residenze turistiche. Le quantità di aree destinate al residenziale e all'industria sono sovradimensionate: le aree edificabili ammontano a 290 ettari, quelle destinate alla residenza turistica sul litorale sono di 1440 ettari e quelle per l'industria sono pari a 2000 ettari, mentre alle attrezzature pubbliche assegna solo 140 Ha. Questo è dovuto al fatto che per i progettisti di questo periodo le dimensioni della città futura non sono in alcun modo rilevabili ed i piani si basano unicamente su prospettive future non considerando dimensionamenti di alcun genere.

Nel 1969 l'amministrazione comunale affida a Marcello Vittorini la progettazione del nuovo PRG, che viene attuato nel 1973 (fig. 28). Il piano è definito dallo stesso progettista "piano della tutela e del riequilibrio del territorio comunale", le sue caratteristiche principali consistono nel:

- ridimensionare le previsioni del piano del 1962, infatti gli ettari destinati alle residenze da 990 diventano 377, quelli per le residenze turistiche da 1440 si riducono a 570 ed infine le aree industriali ed artigianali da 2000 ettari diventano 300.
- riportare all'attenzione il forese attraverso il potenziamento dei collegamenti.

Il centro storico viene ricollegato con i centri abitati del territorio e parallelamente viene potenziata la ferrovia. Un altro importante aspetto che viene affrontato per la prima volta in un piano comunale per Ravenna è quello della difesa dell'ambiente non solo di quello naturale, ma anche di quello antropico: vengono individuate e tutelate le unità ambientali (che corrispondono a valli, piallasse, pinete,...) viene creato il primo parco biotopo, quello di punta alberete, e, a seguito di una classificazione degli edifici in particolare nel centro storico, si impone in base alla categoria di appartenenza la tutela, il risanamento edilizio e il restauro conservativo dei fabbricati a discapito della demolizione e della costruzione ex novo.

Nel 1983 il precedente PRG viene sostituito da un nuovo piano elaborato da Marcello Vittorini e dai suoi collaboratori su richiesta dell'amministrazione comunale. Vittorini descrive il nuovo PRG come "Il piano della qualità, delle occasioni, della efficiente gestione del territorio" (fig. 29). In questo caso infatti l'ambiente viene messo ancora una volta al centro dell'attenzione:

dal punto di vista naturale creando il progetto per due parchi naturali collocati a nord (rientrando nel parco del Delta del Po) e a sud del centro di Ravenna. Il territorio antropizzato viene protetto in questo piano attraverso la tutela dei beni storico-artistici (in risposta alla crescente domanda di memoria e conoscenza storica posta dalla popolazione) e viene valorizzato con la riqualificazione in particolare della periferia recente a cui si cerca di dare centralità e qualità urbana. Anche nel piano del 1983 le infrastrutture vengono potenziate: si parla in questo caso di vie ad alto scorrimento, quali l'autostrada, l'E45 e la SS16 anche detta Statale Adriatica, e della ferrovia.

Agli inizi degli anni '90 vengono svolte delle analisi riguardanti l'espansione della città avvenuta tra il 1940 e il 1990 e le caratteristiche del contesto urbano di Ravenna. Su questi studi Vittorini ed i suoi collaboratori basano il piano regolatore del 1993 che ha come caratteristiche principali l'attenzione al verde in particolare nel centro storico e la riqualificazione del sistema insediativo (fig. 30). In questo piano è prevista lungo il perimetro del centro storico la creazione della cinta muraria verde come vero e proprio parco lineare continuo attrezzato, in cui dovranno essere collocati percorsi pedonali e ciclabili. La nuova cintura verde partecipa alla riqualificazione del sistema insediativo assieme alla individuazione a livello territoriale di numerosi centri minori visti come centralità parallele a quelle del centro storico.

Nel 2003 viene elaborato il piano strutturale comunale intitolato "il piano della valorizzazione consapevole e sostenibile delle qualità locali e per l'affermazione di Ravenna nelle reti globali". Le principali caratteristiche di questo piano risiedono:

- nella ricerca della qualità nel rispetto delle risorse del territorio e nella promozione di un loro uso sostenibile
- nella tutela dei sistemi del verde.

Il PSC intende infatti promuovere uno sviluppo equilibrato tra gli importanti settori produttivi presenti nel territorio includendo tra di essi quello legato al turismo sia esso balneare, naturalistico o culturale. Parallelamente si tutelano i sistemi verdi già esistenti e ne incentiva l'ampliamento con il meccanismo della perequazione non solo attraverso la creazione di reti ecologiche di collegamento, ma anche grazie all'aumento dell'area destinata alla cintura verde che perimetra il centro storico. Altra peculiarità di questo piano è la centralità data all'università, che deve essere integrata al centro storico in cui è previsto anche una maggiore diffusione del commercio come fonte di riqualificazione.

Ravenna viene ancora una volta vista come articolazione di un crocevia di flussi nazionali e internazionali di diversa natura (commerciale, turistico, culturale, etc.), flussi che il piano intende sfruttare come spunti di sviluppo economico e sociale sostenibili. Al centro dello sviluppo deve comunque rimanere chiara e ben leggibile l'identità locale è per questo che il piano prevede la gestione di Ravenna sotto quattro diversi aspetti evidenziando ogni volta la caratteristica principale di ognuno di essi:

- *Ravenna del turismo e della cultura*, il PSC intende affiancare al turismo culturale quello sportivo con lo scopo di incrementare e qualificare lo sviluppo del turismo stesso;
- *Ravenna dalla produzione gentile*, al polo chimico caratterizzato da un elevato fattore di rischio viene data meno importanza a favore di un'industria di minor impatto ambientale ed ecologicamente sostenibile;
- *Ravenna dal sistema insediativo di qualità*, il piano dà come obiettivo l'equilibrio nella distribuzione territoriale attraverso interventi legati al consolidamento, all'accessibilità dei luoghi e al potenziamento delle dotazioni e favorendo la creazione di reti ecologiche nonché l'interazione degli spazi pubblici;
- *Ravenna solidale*, data la particolare fragilità e disomogeneità della realtà sociale presente nel territorio, il piano si propone di raggiungere la coesione sociale attraverso politiche di integrazione e di supporto nei confronti delle fasce sociali più deboli e promuovendo una rete di servizi sostenuti dal Comune, dai privati e dall'associazionismo molto presente nella realtà locale. Questi servizi sociali offrono spazi, aperture al dialogo e strutture abitative ad accesso facilitato.

## **Piani per la Darsena di Città**

Nel piano regolatore del 1993 appare per la prima volta un piano dedicato unicamente all'area della darsena: "il progetto urbanistico per il recupero della darsena" di Marcello Vittorini. Si tratta del piano per un'area di circa 136 ettari occupata da ex industrie. Il progettista in questo caso decide di inserire nella zona un tessuto urbano organico basato su una griglia teorica che varia da 90 x 90 a 200 x 200 metri, griglia che deriva dalle forti assialità presenti nell'area: la ferrovia, il canale e le vie che fanno da perimetro all'area della Darsena. Il piano nasce dallo studio preventivo dello spazio pubblico, inteso dal progettista come spazio di relazione (si intendono quindi strade, piazze e banchine) e da quello della distribuzione del verde pubblico, che caratterizza fortemente il piano. Partendo da queste premesse su di una griglia di riferimento vengono previste le nuove residenze sottoforma di isolati organici caratterizzati dalla presenza di verde semi-pubblico, quest'ultimo si collega ad un sistema di verde d'arredo urbano che si attesta lungo le infrastrutture e le banchine. Per favorire la connessione dei due argini verdi il piano prevede inoltre un ponte carrabile al centro dell'area di intervento che è affiancato da due pedonali. Il P.S.C. prevede per l'area della Darsena di Città (136 ha) un indice territoriale pari a 0,24 mq/mq e di conseguenza una superficie utile da realizzare di 322.800 mq. Il piano suddivide il comparto in tre fasce e per ciascuna impone le percentuali minime e massime di superficie da adibire a ciascun settore (residenza, terziario, produttivo).

|          |                   |                     |
|----------|-------------------|---------------------|
| Fascia A | 139.200 mq di cui | 30% (min) terziario |
|----------|-------------------|---------------------|

|          |            |        |                      |
|----------|------------|--------|----------------------|
|          |            |        | 70% (max) residenza  |
| Fascia B | 160.000 mq | di cui | 50% (max) terziario  |
|          |            |        | 50% (max) residenza  |
|          |            |        | 20% (max) produttivo |
| Fascia C | 23.600 mq  | di cui | 20% (min) terziario  |
|          |            |        | 80% (max) produttivo |

Perciò la quantità di superficie utile destinata alla residenza è pari a 177.400 mq che corrispondono a 3550 abitanti equivalenti. Questo carico insediativo corrisponde ad un'esigenza di 106.500 mq di standard pubblici.

Per quanto riguarda il settore terziario la superficie utile da realizzare è di 126.500 mq con standard pubblici pari a: 75.900 mq di verde e 50.600 mq di parcheggi.

Infine la superficie utile destinata al settore produttivo, pari a 18.900 mq, richiede 1.890 mq di verde pubblico e 950 mq di parcheggi.

In totale sono previsti circa 235.840 mq di standard pubblici.

Nei primi anni del 2000 Stefano Boeri segue i passi di Vittorini per la creazione di un piano per la Darsena, vengono redatti numerosi progetti urbanistici tra cui il piano "un cuore verde per la Darsena" che risale al 2005. Questo piano è caratterizzato da:

- una notevole varietà di tessuti residenziali;
- una forte presenza del verde, che si presenta sottoforma di un grande cuore verde a sud (parco lineare parallelo al canale) e da fasce verdi che riprendono la trama del tessuto agricolo a nord;
- la conservazione dei fabbricati appartenenti all'archeologia industriale, a ognuno dei quali viene affidata una nuova funzione.

L'area possiede una maglia viaria costituita da una serie di strade parallele alle abitazioni esistenti e altre vie ortogonali che le collegano.

Boeri inoltre posiziona nella testata della darsena uno spazio pubblico che costeggia l'acqua in cui vengono previste tre torri che chiudono la darsena e diventano un segno riconoscibile, un riferimento, visibile da tutta la città. Il piano prevede anche una soluzione per quanto riguarda il collegamento del centro storico con la darsena: è previsto un sovrappasso pedonale collocato al di sopra della ferrovia nelle vicinanze della stazione.

Nel 2011 l'amministrazione comunale elabora il Piano Operativo Comunale destinato all'area della Darsena di città, che, una volta riqualificata, arricchirà la città di una nuova porta per il mare. Il piano prevede di intervenire sulla darsena:

- destinando ampie aree a funzioni residenziali, commerciali e terziarie approfittando anche della vicinanza con il centro storico;
- creando un waterfront compatto e continuo lungo la banchina a sud del canale;
- inserendo grandi quantità di verde sottoforma di un parco lineare collocato dietro al waterfront e di una serie di fasce che si situano tra le residenze e i luoghi pubblici a nord;
- recuperando gli edifici appartenenti all'archeologia industriale e modificandone le funzioni.

Particolare attenzione viene posta anche nei confronti degli edifici di valore documentario (ovverosia l'ex Molino Pineta, l'ex Mangimificio Martini, l'Agenzia delle Entrate, la Fiorentina, la Pansac, i Silos Granari del Candiano e l'ex Tiro a Segno) che occupano un importante ruolo nell'immaginario collettivo della città e conseguentemente vengono mantenuti all'interno dei nuovi tessuti. L'amministrazione comunale prevede inoltre la realizzazione di una strada principale trasversale che collega via Darsena e via Attilio Monti con lo scopo di alleggerire il traffico che graviterebbe principalmente su viale Trieste.

Il P.O.C. tematico, in fase di elaborazione da parte dell'Amministrazione Comunale di Ravenna, prevede un aumento del 40% di superficie utile rispetto al Piano Regolatore del 1995 ed una uguale suddivisione tra i vari settori. La superficie utile, perciò, è pari a 452.000 mq, con un indice territoriale di 0,33 mq/mq.

La quantità di superficie utile destinata alla residenza è quindi pari a 248.400 mq che corrispondono a 4.970 abitanti equivalenti e a 149.000 mq di standard pubblici.

Al settore terziario vengono affidati 177.100 mq di superficie utile da realizzare che corrispondono ad altrettanti mq di standard: 106.300 mq di verde e 70.800 mq di parcheggi.

Per quanto riguarda l'ambito produttivo la superficie utile è di 26.500 mq e gli standard pubblici necessari sono pari a 2.650 mq di verde e 1.300 mq di parcheggi.

## Analisi percettiva

### Gli accessi

Gli accessi all'area della Darsena sono molteplici e i principali si posizionano ai quattro angoli.

Nel passaggio dal centro storico di Ravenna alla zona della Darsena si ha come limite la stazione ferroviaria, che viene superata a sud da un passaggio a livello e a nord da un sovrappasso; a queste connessioni si aggiunge un sottopassaggio pedonale che collega la stazione con il piazzale degli autobus.

Parallela alla stazione c'è via Darsena, difficile da superare perché a tre carreggiate e soggetta ad un forte traffico veicolare.

Facendo parte dell'area portuale, la banchina è percorribile ma l'accesso è limitato in quanto la zona è sottoposta a controllo da parte dell'autorità portuale. L'accesso alla banchina avviene sia in testata dall'area della Dogana sia in prossimità del ponte mobile.

Tutte le strade che raggiungono le banchine, e che potrebbero essere sfruttate come accessi per arrivare all'acqua, risultano chiuse da cancellate e muri proprio in prossimità di via d'Alaggio.

La maggior parte della circolazione che interessa l'area avviene nei due sensi di marcia lungo le strade perimetrali (via Darsena, via Trieste, via Monti e via delle Industrie).

Tutto questo fa sì che l'area venga percorsa soltanto al perimetro, senza possibilità di attraversarla o percorrerla all'interno.

### I margini

I *margini*, come sono intesi da Kevin Lynch in "L'immagine della città", sono elementi lineari a confine fra due diverse parti della città, interruzioni lineari di continuità (rive, linee ferroviarie, margini di sviluppo edilizio, mura).

Essi possono costituire delle barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, oppure possono essere delle suture, cioè linee secondo le quali due zone sono messe in relazione e unite l'una all'altra.

La Darsena di città di Ravenna è un comparto alquanto unitario per gli elementi che lo compongono (per di più un paesaggio industriale), ma non lo è altrettanto per quanto riguarda gli elementi che dovrebbero segnare i suoi limiti.

I margini sono segnati sempre dalla presenza di un asse stradale, che acquista differenti caratteri sui diversi fronti.

Il margine più forte, perché invalicabile, è situato in prossimità della testata del canale ed è costituito dall'asse stradale di via Darsena, strada molto trafficata a tre corsie di marcia

affiancata da una pista ciclabile e da marciapiede su entrambi i lati, e dall'ampio fascio di binari della stazione della città. Questo margine è inaccessibile sia fisicamente, a causa dell'ampia area di pertinenza dell'asse stradale e del sistema ferroviario, sia visivamente in quanto sono presenti molte recinzioni che impediscono allo sguardo di oltrepassare le barriere.

I margini paralleli all'andamento del canale sono definiti da due viali alberati, via Trieste e via delle Industrie, con una ampia sezione stradale in cui durante la giornata si rileva un traffico sostenuto. Via Trieste rappresenta un margine permeabile trasversalmente rispetto alla città già consolidata che vi si affaccia così come via delle Industrie in prossimità del centro storico mentre, spostandosi verso il porto, quest'ultima segna un confine più netto in relazione al territorio peri-urbano circostante, in quanto il comparto della Darsena di città risulta introverso lungo questo asse stradale.

Via Monti segna il limite verso il porto industriale, è una strada molto trafficata, attraversata anche da mezzi pesanti in quanto è l'unico collegamento su tutto il canale tra le due sponde di esso. Dal punto di vista visivo questo margine è caratterizzato solo dalla presenza del ponte mobile in quanto tra il comparto della Darsena di città e le aree industriali adiacenti vi è continuità percettiva.

I margini sono spesso anche percorsi, come nel caso del comparto della Darsena di città, infatti percorrendo gli assi stradali è possibile osservare diverse tipi di relazione che si instaurano fra i due fronti.

In molti punti del margine, soprattutto in via Trieste, c'è una forte relazione tra il fronte destro e quello sinistro dovuto al fatto che è riscontrabile lo stesso paesaggio (nel primo tratto residenziale e poi nel secondo a carattere industriale) tanto che non si percepisce una frattura fra le due aree. Molto più interrotta è la continuità sia fisica che visiva lungo via delle Industrie dovuta alla presenza di muri che delimitano le proprietà industriali dell'area; la discontinuità lungo questo margine è accentuata dal continuo cambiamento di tessuto che vi si affaccia, dovuto alla varietà di funzioni.

In un unico punto la presenza di verde lungo i margini crea un legame tra il comparto della Darsena e la città consolidata, ciò avviene dove si affacciano il Parco di Teodorico e il verde di pertinenza residenziale.

Il carattere del margine non è uniforme in tutto il suo tracciato, si può notare un margine ben definito e riconoscibile lungo i tratti residenziali, dove il costruito crea una quinta profonda lungo il percorso, mentre nelle aree industriali il limite è più indefinito e rarefatto in quanto gli edifici non creano un fronte compatto ma si collocano in maniera frammentata nell'area.

All'interno della zona della Darsena di città l'elemento del canale crea un ulteriore margine tra le aree che vi si affacciano, impedendo la relazione tra i due waterfront. Tutti i lotti si presentano molto chiusi verso il canale, percorrendo la darsena lungo le banchine la sensazione di chiusura è molto forte, accentuata dalla quasi costante presenza di alti muri di cinta, soprattutto lungo la riva destra del canale.



Questa chiusura è legata al tipo di funzione prevalente, quella industriale, che richiede una netta divisione fra le proprietà e una forte chiusura rispetto a strade e quartieri circostanti. Anche i pochissimi esempi di edifici residenziali già costruiti, a seguito dei primi interventi di riqualificazione, sembrano riprendere il carattere introverso tipico delle industrie.

Il canale della darsena, affiancato dai binari ferroviari, nega la relazione anche tra il centro storico ed il comparto da riqualificare.

In direzione del porto l'area ha come margine il ponte mobile che è l'unico elemento di relazione e comunicazione tra la riva destra e la riva sinistra del canale.

### **La città della residenza e la città della Darsena**

Interrogandoci sul rapporto tra città delle residenze e città della darsena abbiamo analizzato il contesto su tre livelli differenti ma collegati tra loro:

1. analisi del rapporto esistente tra il tessuto proprio delle residenze presenti nelle immediate vicinanze del canale e la darsena stessa;
2. confronto tra il tessuto residenziale più vecchio e quello delle residenze realizzate nell'ambito del PRU della Darsena
3. relazione tra il tessuto residenziale e la città della darsena intesa come città dell'industria.

Nella prima analisi prendiamo in considerazione il tessuto residenziale costituito da abitazioni unifamiliari o bifamiliari con pertinenza privata, che, in particolar modo da sud e in quantità minore da nord, si inserisce nell'area della Darsena quasi ad arrivare all'acqua. Tuttavia la Darsena non si rapporta mai direttamente con queste residenze, nonostante nelle sue immediate vicinanze ci siano ben due tipi di maglia residenziale: come si è detto quella frammentata a sud e a nord e quella più densa tipica del centro storico ad ovest. Le residenze non sono presenti in tutta la zona orientale fino al mare.

Successivamente abbiamo preso in considerazione la città delle residenze come insieme di un tessuto residenziale più vecchio e frammentato e di un tessuto residenziale realizzato nell'ambito dei progetti per la darsena che si sono susseguiti nel tempo (vedi in particolare il piano del 1995 di Vittorini e le residenze di Zucchi del 2006). Le residenze di recente costruzione sono caratterizzate da grandi blocchi che contengono quantità elevate di alloggi. Esse si contrappongono al tessuto residenziale frammentato di dimensioni ridotte e a bassa densità. Si nota inoltre che le residenze di recente costruzione si avvicinano maggiormente all'acqua fino ad affacciarsi direttamente nell'unico caso dell'edificio costruito da Zucchi.

Infine abbiamo preso in considerazione le residenze nella loro relazione con la città della darsena intesa come città delle industrie. Quest'ultima è costituita da grandi fabbricati che si affacciano direttamente sulla darsena senza però relazionarsi con essa a parte alcune eccezioni come nel caso di Silos Granari, della Nuova Pansac o dell'Immobiliare Platani. La peculiarità

delle industrie è infatti quella di essere chiuse in se stesse e di ridurre il contatto con l'esterno al minimo. Questa caratteristica viene accentuata dal fatto che la maggior parte delle fabbriche prese in considerazione sono dismesse. All'interno della città delle industrie è presente anche un'area artigianale che si differenzia dalla zona industriale per la sua maggiore apertura verso l'esterno, dovuta in parte alla vendita diretta. Conseguentemente le residenze si relazionano con i diversi elementi considerati in due differenti maniere: da una parte si confrontano direttamente con la zona artigianale, che come si è detto è caratterizzata dall'apertura; dall'altra si rapportano con barriere fisiche invalicabili quali recinti, limiti o muri ciechi propri delle industrie.

## **Le qualità del verde**

La parte di analisi percettiva dedicata allo spazio naturale si è sviluppata immediatamente dopo il sopralluogo all'area di progetto; Ragionando sulle le qualità del verde della nostra area e del suo contorno e' stata quasi immediata l'identificazione e la relativa suddivisione delle aree verdi in quattro categorie:

- Verde strutturato
- Verde privato - di pertinenza alle residenze
- Orti urbani
- Verde in stato di abbandono

Le zone verdi sono frammentate , poco attrezzate, non manutentate e non sono collegate tra loro; la scarsa accessibilità di alcune di queste porzioni verdi diminuisce ulteriormente quando queste incontrano la barriera data da via Darsena e dai binari ferroviari.

Tramite gli elaborati grafici abbiamo cercato di restituire una vera e propria scansione delle diverse condizioni in cui questo "collage" verde si trova, utilizzando prevalentemente degli schemi con un punto di vista zenitale coadiuvati da alcuni scatti fotografici ri-elaborati.

In successione graduale, la prima delle quattro diverse situazioni rilevate raggruppa sostanzialmente le aree di verde pubblico attrezzato. È possibile notare come queste superfici verdi si configurino proprio a ridosso del margine fisico, ma immediatamente al di fuori della nostra area di progetto a stretto contatto coi limiti precedentemente citati. Tra queste troviamo: il Parco di Teodorico, il Parco della Rocca Brancaleone, il giardino Speyer, e i Giardini Pubblici.

La seconda categoria è quella legata agli spazi verdi di pertinenza alle residenze. All'interno di questo gruppo abbiamo identificato le principali aree verdi private, sorte all'interno della darsena prevalentemente a Sud-Ovest, nella zona destinata ad abitazioni di più recente realizzazione.

Infine le ultime due categorie, indicate come quelle di minor pregio all'interno dell'area della darsena di città, dedicate agli spazi verdi in evidente stato di degrado:

Gli "orti urbani", indicati in maniera puntuale sulla carta in quanto individuata unicamente a nel tratto a adiacente all'ex-tiro a segno, e infine la diffusa superficie qualificata come "verde abbandonato" configurata spontaneamente attorno alle aree prevalentemente produttive e destinate ad artigianato. In particolare nella parte a Nord del canale Candiano questa cornice naturale composta dal "verde dimenticato" si perde lentamente verso gli appezzamenti di terreno destinati alle coltivazioni.

### **Viabilità territoriale**

Fanno parte della viabilità principale esterna del comune di Ravenna alcune delle più importanti arterie a livello regionale come la SS16 Adriatica, l'A14 DIR, la Romea NORD, oltre alla via Classicana e la via Baiona.

È in previsione un nuovo tratto stradale che andrà ad unire via Classicana con via Baiona e che, grazie ad un pass attraverserà il Canale Candiano. In questo modo si verrà a formare una sorta di anello costituente la viabilità orbitale esterna.

Anche per quanto riguarda la rete stradale esterna si ha una viabilità orbitale di penetrazione che circonda il centro abitato di Ravenna.

Un discorso a parte va fatto in merito alla linea ferroviaria passante per Ravenna. La linea ferroviaria, ramo secondario della rete ferroviaria nazionale, da Rimini raggiunge Ravenna e una volta arrivata qui si dirama per raggiungere Ferrara o Bologna (passando per Castel Bolognese).

La stazione di Ravenna presenta però un numero elevato di binari perché oltre ai treni passeggeri si ha anche il transito di treni merci che devono arrivare o partire dal porto industriale ravennate. Si hanno due diramazioni infatti, una a nord e una a sud che collegano la linea ferroviaria al polo industriale.

La previsione in questo caso potrebbe essere quella di diminuire i binari merci presenti in stazione e di creare un nuovo raccordo a nord per facilitare l'ingresso dei treni verso il polo chimico industriale.

### **Viabilità nell'area di progetto**

Dall'area si possono raggiungere il centro storico, il mare, la SS16 Adriatica e la Romea: la Darsena si trova quindi in una posizione favorevole rispetto al sistema viario.

Per quanto riguarda la viabilità interna all'area, si nota subito che questa è molto scarsa: sono presenti strade interne ma molte di esse sono chiuse e servono solo piccole zone residenziali.

## **Dati relativi al traffico**

Sono stati forniti dall'Ufficio Traffico, Trasporti e Parcheggi del Comune di Ravenna, i dati inerenti al livello di traffico in via delle Industrie e via Trieste nelle due direzioni centro e mare.

Dall'analisi dei diversi dati risulta che il maggior flusso di traffico si ha in due fasce orarie: la mattina dalle 07:00 alle 09:00 e la sera dalle 18:00 alle 19:00.

Questi dati si riferiscono all'anno 2010 e sono stati rilevati nell'arco di tre giorni, nel periodo che va da settembre a novembre.

## **Reti bus e piste ciclabili**

Per quanto riguarda le piste ciclabili, sia quelle esistenti che quelle di previsione rimangono perimetrali all'area, tranne una che passa lungo via antico squero e via Montecatini e che attraversa l'area della Darsena a nord. L'unica nota positiva è che attraverso queste piste ciclabili si possono raggiungere svariate parti della città.

Per quanto riguarda il sistema del trasporto pubblico: davanti alla stazione ci sono svariate fermate di linee urbane e alle spalle dei binari, lungo via Darsena, si ha il capolinea degli autobus extraurbani.

Poche sono le linee urbane che passano limitrofe all'area. Positiva è l'esistenza di due linee che collegano la Darsena con il mare: una di queste prevede un tratto attivo solo durante la stagione estiva con la presenza di un parcheggio scambiatore.

## **Il porto commerciale**

Il porto di Ravenna vanta una tradizione che risale a più di 2000 anni fa, quando ospitava la flotta imperiale di Augusto. Più tardi Ravenna fu sede del governo dei Goti e poi divenne, in età Bizantina, centro vivissimo di traffici e commerci. A questo periodo sono succeduti i secoli di decadenza legati al declino dell'Impero Romano e, solo più avanti, all'epoca della Ravenna pontificia, si realizzò il Porto Corsini (così chiamato in onore del Papa Clemente XII). Il porto moderno ha conosciuto un intenso sviluppo partire dall'ultimo dopoguerra e si attesta tra i maggiori scali nazionali, con una certa rilevanza internazionale. Il decollo economico, dapprima legato alla raffinazione del petrolio e alla estrazione del gas metano, a partire dagli anni '70 si consolida in una nuova vocazione commerciale dei terminal portuali.

Lo sviluppo e l'espansione del porto di Ravenna sono stati dapprima incentivati e conseguentemente sostenuti dall'utilizzo da parte delle industrie del nord (in particolare i settori agroalimentare, delle ceramiche, siderurgico e del legname) del terminal di Ravenna per l'arrivo delle merci. Lavoratori e macchine flessibili rendono duttile il porto dove transitano

merci varie e carichi speciali. I primi container movimentati nel Mare Adriatico sono imbarcati a Ravenna. Nuove lavorazioni si affiancano alle semplici operazioni di imbarco e sbarco dando completezza al servizio ed avviando processi di logistica portuale.

Si giunge così alla configurazione attuale del porto: una completa gamma di servizi per ogni tipo di carico, i cui collegamenti con le principali reti trasportistiche offrono una buona connessione con l'entroterra.

Le potenzialità del porto sono rafforzate dalla sua collocazione quale snodo fondamentale del "corridoio adriatico".

Alla rete viaria si affianca quella ferroviaria alla quale sono raccordati i principali terminal. Lo scalo di Ravenna è infatti in grado di movimentare su rotaia circa il 12% della merce in transito.

All'interno del porto commerciale Ravennate si hanno:

- Terminal e imprese portuali
- Depositi costieri del distretto chimico
- Area AGIP (con progetto di riconversione cantieristica nautica)
- Aree di sviluppo
- Cantieri navali e basi offshore

### **Terminal traghetti e passeggeri**

Il terminal traghetti e passeggeri del Porto di Ravenna occupa un'area di 125.000 mq e dispone di due ormeggi per navi traghetto e di un ormeggio per navi da crociera con un fondale di 10,5 m.

Il terminal attualmente è amministrato da una società interamente posseduta dall'Autorità Portuale che lo ha acquistato al fine di completarne in tempi brevi le dotazioni infrastrutturali.

Al terminal fanno capo attualmente i traghetti della linea Ravenna–Catania e della linea Ravenna–Rovigno (Croazia).

### **Servizi**

Lo studio condotto analizza principalmente la disposizione e la quantità dei servizi all'interno del territorio del comune di Ravenna; essendo questi servizi dimensionati proporzionalmente alla popolazione insediata si è presa in considerazione anche la distribuzione della popolazione e la densità abitativa.

Si è fatto riferimento ai dati Istat risalenti al 31 gennaio 2010; da questi risulta evidente che la popolazione residente a Ravenna e nelle sue frazioni è pari a 158.739 abitanti su di una superficie di 652.89 km<sup>2</sup>, questo comporta una densità di 241 abitanti/ km<sup>2</sup>. Si tratta quindi di un Comune con una superficie territoriale molto vasta e una popolazione relativamente bassa, è conseguentemente caratterizzato da una bassa densità abitativa. Nel centro storico risiedono 99.309 abitanti, mentre i restanti 59.430 si distribuiscono nel territorio comunale circostante con la seguente suddivisione:

- Sant'Alberto: 3.974 abitanti, 105,46 km<sup>2</sup> di superficie;
- Marina di Ravenna: 18.175 abitanti, 81,88 km<sup>2</sup> di superficie;
- Mezzano: 8.650 abitanti, 66,98 km<sup>2</sup> di superficie;
- Piangipane: 6.556 abitanti, 46,07 km<sup>2</sup> di superficie;
- Roncalceci: 3.648 abitanti, 44,94 km<sup>2</sup> di superficie;
- San Pietro in Vincoli: 10.420 abitanti, 85,24 km<sup>2</sup> di superficie;
- Castiglione: 7.957 abitanti, 80,45 km<sup>2</sup> di superficie;

Dalle letture svolte risulta evidente la diretta corrispondenza tra la quantità di abitanti e i servizi forniti: laddove la popolazione è più concentrata si ha la presenza di numerosi servizi siano essi di prossimità o di rango superiore, al contrario nei luoghi in cui la popolazione insediata è più scarsa si ha una diminuzione della quantità di questi.

Il centro storico è caratterizzato da una maggiore concentrazione di popolazione offre un maggior numero di servizi sia di rango superiore (come ad esempio le scuole medie superiori) sia di vicinanza (come le scuole di infanzia o le elementari), mentre tutto il territorio circostante, su cui insiste una minore densità, presenta solo servizi di prossimità.

Il centro storico è dotato di:

- 13 nidi di infanzia,
- 17 scuole di infanzia,
- 11 scuole elementari,
- 7 scuole medie inferiori,
- 15 scuole medie superiori,
- 3 istituti musicali.

In gran parte delle frazioni del territorio comunale si rilevano nidi, scuole di infanzia e scuole elementari con una maggiore diffusione rispetto a quella delle scuole medie inferiori presenti solo in quattro località: Sant'Alberto, Mezzano, Piangipane e Marina di Ravenna.

Altri servizi di rango superiore per l'istruzione sono le facoltà e i corsi universitari che si suddividono in:

- Conservazione dei beni culturali,

- Giurisprudenza,
- Ingegneria edile,
- Ingegneria dei sistemi edilizi e urbani,
- Scienze matematiche, fisiche e naturali,
- Medicina e chirurgia,
- Accademia di Belle Arti.

Facoltà e corsi universitari sono presenti esclusivamente nel centro storico dagli inizi del 2000 a seguito del decentramento dei poli universitari dall'ateneo di Bologna nell'ambito del Progetto Multicampus.

Si è poi analizzata la diffusione dei servizi culturali, prendendo in considerazione la distribuzione di musei, monumenti Unesco e biblioteche. Si è rilevato che gli elementi di questa categoria sono prevalentemente inseriti nel centro storico, dove si trovano:

- 13 musei di diverse tipologie,
- 7 monumenti UNESCO,
- 14 biblioteche.

Tale concentrazione è dovuta non solo all'importanza del ruolo di Ravenna nel corso della storia (ci sono infatti musei archeologici, storici, artistici, antropologici, scientifici e specializzati e ben sette monumenti patrimonio dell'UNESCO: il Mausoleo di Galla Placidia, il Battistero Neoniano, il Battistero degli Ariani, la Basilica di Sant'Apollinare Nuovo, la Cappella Arcivescovile o di Sant'Andrea, il Mausoleo di Teodorico e la Basilica di San Vitale), ma anche per la presenza dell'università che ha comportato l'introduzione di nuove biblioteche. Nonostante quanto detto, la diffusione dei servizi culturali risulta capillare per quanto riguarda le biblioteche comunali, presenti nella maggior parte delle frazioni. In maniera minore alcuni musei di differenti tipologie sono collocati anche nelle località limitrofe quali: Sant'Alberto con un museo naturalistico ed uno storico, Savio e Marina di Ravenna con due musei specializzati.

Classe in quanto porto della Ravenna romana ospita la Basilica di Sant'Apollinare in Classe, monumento patrimonio dell'UNESCO, ed è oggi un importante sito archeologico.

Si è studiata quindi la concentrazione dei servizi per il tempo libero e si è notato che aree adibite ad attrezzature sportive sono presenti in tutto il territorio, mentre stabilimenti balneari, bar, pub e discoteche insistono lungo il litorale. Nel centro storico sono presenti oltre a 111 attrezzature sportive:

- 4 attrezzature ricreative,
- 5 teatri,
- 1 palasport,



- 4 cinema,
- 4 centri commerciali.

Anche il porto turistico rientra tra i servizi legati al tempo libero che si sono presi in considerazione; nel territorio comunale ne sono presenti due situati a Marina di Ravenna e a Casalborgorsetti, ad ognuno di questi è collegata una darsena con possibilità di ormeggio.

I servizi sociali e sanitari sono ridotti in quantità rispetto ai servizi finora studiati e si localizzano principalmente nel centro di Ravenna, è qui che trovano spazio :

- 1 ospedale,
- 2 case di cura,
- 33 siti per l'assistenza e i servizi sociali.

Nel restante territorio sono presenti in totale sei luoghi per l'assistenza e i servizi sociali e uno stabilimento termale situato a Punta Marina.

Al contrario i luoghi di culto legati alla religione cattolica sono estremamente diffusi nel territorio comunale: sono infatti presenti in tutte le frazioni e raggiungono un picco di 47 chiese a Ravenna centro. Qui affianco a queste ultime sorgono due chiese protestanti (di cui una chiesa evangelica e una Sala del Regno dei testimoni di Geova) e uno spazio destinato alle assemblee organizzate da Scientology. Si nota che nonostante la massiccia presenza di etnie provenienti dall'est Europa e dall'Africa non ci sono chiese ortodosse né moschee.

Scendendo di scala, si è presa in esame la collocazione dei servizi nel centro storico di Ravenna; essendo una realtà consolidata, i servizi offerti sono diversificati (si legano a differenti ambiti quali: istruzione, cultura, amministrazione, sanità, culto e sport) e dislocati in tutto il centro storico. Gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici riguardanti Ravenna conseguentemente si limitano a tre nuove strutture:

- una legata all'istruzione,
- una per la cultura,
- una destinata ai servizi socio-sanitari.

Dopo questa analisi riferita al centro storico, si è scesi ulteriormente di scala per studiare nel particolare l'area della Darsena di città e le zone nelle sue immediate vicinanze.

Dal punto di vista amministrativo in seguito alla legge 42/2010 il territorio comunale è stato suddiviso in dieci aree geografiche che riprendono la configurazione delle vecchie circoscrizioni decadute il 24 maggio 2011. Ad ogni area sarà affidato un "Consiglio territoriale" che risponderà a norme in via di definizione; al momento i servizi che sono stati offerti fino ad ora

dalle ex circoscrizioni rimangono attivi. L'area oggetto di studio si colloca interamente all'interno della terza circoscrizione oggi chiamata 'Via Aquileia', che comprende la zona della Darsena e la frazione di Porto Fuori, in quest'area risiede il 12% della popolazione ravennate, pari a 19.499 abitanti con una densità abitativa di 468,9 abitanti /km<sup>2</sup>. Questa zona a confronto con le altre aree geografiche del centro storico (viale Berlinguer con 508,5 ab/km<sup>2</sup> e Via Maggiore con 1823 ab/km<sup>2</sup>) risulta a minor densità, mentre rispetto a quelle del territorio circostante (che vanno dalla densità di Marina di Ravenna di 221,9 ab/km<sup>2</sup> a quella di Sant'Alberto di 37,7 ab/km<sup>2</sup>) è evidentemente più densamente abitata.

Poiché l'area della Darsena di città era compresa all'interno di una circoscrizione è presente nella zona a sud del Candiano la sua sede amministrativa e in quella a nord il centro per l'impiego. Nel centro storico, adiacente all'area oggetto di studio, sono ubicati tutti gli uffici comunali e la sede della Polizia Municipale. Infine essendo la Darsena un'area portuale, la sede della Dogana e della Capitaneria di Porto trovano spazio all'interno dell'area oggetto di studio e sono affiancate dalla caserma della Finanza e dall'Agenzia delle Entrate.

Nella zona a nord della Darsena si sviluppa un centro abitato caratterizzato da una bassa densità e dall'assenza di servizi di prossimità (fatta eccezione per l'ufficio postale) per i quali dipende direttamente dal centro storico. Un servizio di rango superiore collocato in quest'area è invece l'Accademia delle Belle Arti ubicata su Via delle Industrie. A sud dell'area della Darsena di città si sviluppa un centro abitato di media densità che vede la presenza di vari servizi di prossimità legati a diversi ambiti:

- all'istruzione: 2 nidi d'infanzia, 2 scuole materne, una scuola elementare e una scuola media inferiore;
- al tempo libero: 2 attrezzature sportive e il Pala De Andrè;
- alla sanità: un consultorio familiare e due poliambulatori;
- al culto: la chiesa di San Pier Damiano.

Nella stessa zona è presente anche l'ippodromo, servizio di rango superiore non più in uso. Nell'analisi si è voluto evidenziare che le associazioni, siano esse culturali, assistenziali o sportive, sono una parte integrante della città. Si nota infatti una certa diffusione di queste non solo nelle vicinanze dell'area oggetto di studio, ma anche in tutto il centro ravennate.

## **Il verde e l'ambiente**

Il sistema del verde è stato analizzato a partire dalla scala territoriale fino alla scala urbana. Nella prima parte di analisi sono stati presi in considerazione: il sistema del verde e delle acque, le reti ecologiche e il sistema delle invarianti del territorio. A scala urbana le analisi si sono concentrate soprattutto sul sistema urbano del verde e sulle strategie progettuali dell'Amministrazione comunale. Infine si è esaminato lo stato dell'ambiente a Ravenna, soprattutto nelle zone del centro storico e della Darsena di Città, attraverso lo studio di: rischio di incidente da parte delle industrie, stato dell'acqua, stato dell'aria e inquinamento acustico.

Analizzando il Quadro Conoscitivo del PSC si è notato come il territorio comunale della città di Ravenna dal punto di vista naturalistico-ambientale presenti una divisione per fasce parallele alla linea di costa dei differenti tipi di paesaggio. Gli elementi caratterizzanti il paesaggio costiero sono le spiagge sabbiose e il sistema delle dune che si interrompono all'altezza del porto industriale. Spostandosi verso l'entroterra si individuano due fasce boschive parallele di diversa profondità: quella minore formata dalle pinete costiere che si sviluppano a ridosso della spiaggia e quella di dimensioni maggiori costituita dalla Pineta di San Vitale a nord del porto e dalla Pineta di Classe a sud, che assieme costituiscono la Riserva Naturale della Pineta di Ravenna la cui superficie è di circa 2000 ha. Questi due sistemi boschivi sono divisi da un'ampia zona umida che comprende le Valli di Comacchio verso nord, le foci dei numerosi fiumi che si snodano attraverso il territorio e l'articolato sistema delle Piallasse (della Baiona, della Risega, del Pontazzo, del Piombone).

Alla fine del 1700 le pinete del Ravennate si sviluppavano da sud del Reno fino a Cervia, praticamente senza soluzione di continuità, estendendosi verso l'interno per tratti lunghi dai 2 ai 5 Km con una superficie di 7417 ettari (stimati alla fine del '700). Oggi di questo ampio sistema rimangono solo tre piccoli nuclei: le pinete di S. Vitale e di Classe e la pineta di Cervia.

Ad esclusione delle aree urbanizzate, il restante territorio comunale è ad uso agricolo.

Il progressivo avanzamento della linea di costa avvenuto nel corso dei secoli, causato dalla grande quantità di detriti che il complesso sistema idrico ravennate ha depositato lungo la costa, è il principale motivo della particolare conformazione per fasce del territorio.

Il sistema idrico composto dai fiumi (Reno, Lamone, Fiumi Uniti e Savio) e dai canali (di bonifica destra del Reno, Scolo Canala, Candiano, Fosso Ghiaia e Bevano) irrori tutto il territorio in maniera uniforme attraverso una rete complessa e capillare.

Il territorio della Provincia di Ravenna dispone di una fitta rete ecologica che collega il sistema appenninico con la costa; tale rete è analizzata negli elaborati del PTCP del 2006. In particolare nell'area attorno alla città di Ravenna si hanno diversi corridoi naturali che, attraverso i corsi d'acqua, collegano l'entroterra (valli di Medicina e Molinella, Faenza, Selva di Ladino, fiume Montone e Terra del Sole, Forlì, Cesena) alle pinete costiere che costituiscono i nodi della rete primaria. La rete ecologica viene interrotta dalla presenza del sistema urbano di Ravenna, dal Canale Candiano e dal porto industriale. Le intenzioni del Piano Territoriale della Provincia sono quelle di completare il sistema della rete ecologica con la creazione di nuovi corridoi che attraversino le aree più urbanizzate mediante la nuova cintura verde attorno alla città di cui il Comune si vuole dotare.

Un'altra rete distribuita sul territorio è quella dei percorsi che collegano i principali punti di interesse naturalistico, turistico e ambientale attraverso piste ciclabili e pedonali. Attualmente

questa rete non è uniformemente sviluppata: risulta infatti incompleta nell'entroterra e più continua lungo l'area costiera. I piani, sia a scala provinciale sia a scala comunale, prevedono il completamento della rete.

La maggiore continuità del sistema ciclo-pedonale lungo la costa è dovuta soprattutto alla presenza di aree di tutela naturalistica e di interesse paesaggistico-ambientale che possono essere considerate invarianti del territorio. Queste aree sono considerate tali per la presenza di resti archeologici, di Parchi Regionali e di corsi e bacini d'acqua di notevole interesse.

A livello urbano il sistema del verde è stato analizzato distinguendo diversi tipi: verde pubblico, verde sportivo, cintura verde, orti urbani, verde di mitigazione, verde incolto e viali alberati.

La maggior parte del verde pubblico è localizzata all'interno del centro storico e della città consolidata a ridosso della ferrovia, come il Parco della Rocca Brancaleone, i giardini Speyer, i Giardini Pubblici e il nuovo Parco di Teodorico, mentre quello sportivo si trova nella prima periferia della città dove gli spazi aperti si fondono con il territorio agricolo.

I viali più importanti del centro della città di Ravenna (via C. Cavour, via A. Diaz, via P. Maroncelli e via G. Pallavicini) sono alberati come anche la Circonvallazione principale e i due assi stradali che delimitano il comparto della Darsena di Città.

La presenza di verde incolto e di porzioni di territorio sottratte all'urbanizzazione e utilizzate come orti urbani è preponderante a Ovest della ferrovia che delimita la città consolidata. La carenza di spazi verdi pianificati nell'area della Darsena è dovuta alla recente dismissione delle attività industriali e alla mancanza della realizzazione dei piani di recupero previsti dall'Amministrazione comunale negli ultimi decenni.

La presenza dell'acqua a Ravenna è sempre stata importante; nel corso dei secoli si è perso il rapporto diretto con questo elemento a causa del tombamento dei vari scoli e canali per evitare allagamenti. L'unico canale che attualmente raggiunge il centro storico è il Candiano, in quanto è stato sempre utilizzato come porto industriale e come infrastruttura per il trasporto e lo scambio delle merci dal mare alla ferrovia.

Analizzando i Piani Urbanistici si individuano alcune strategie progettuali che l'Amministrazione intende portare a termine nell'area urbana.

Tra queste la principale è quella della doppia cintura verde che circonda la città: una più vicina al territorio urbano che sottolinea il percorso delle antiche mura, collegando i principali giardini del centro storico, l'altra che separa il territorio urbanizzato da quello rurale. Quest'ultima comprende diversi tipi di verde, da quello di mitigazione della rete stradale a quello pubblico più o meno attrezzato, come il Parco di Teodorico. Per realizzare la cintura esterna è previsto l'utilizzo dello strumento della perequazione: i proprietari di aree ricadenti all'interno della fascia, in cambio della cessione gratuita al Comune della loro porzione di territorio, possono

utilizzare la loro capacità edificatoria all'interno dei comparti dei PUE e dei PU (tra cui quello della Darsena di Città) con un aumento proporzionale della quota edificabile sia per chi si "trasferisce" sia per chi "ospita".

Altre strategie pensate per Ravenna sono:

- Il completamento del sistema delle piste ciclabili, specialmente quelle che dal centro si diramano verso la periferia
- L'individuazione di due nodi di collegamento strategico, la zona pedonale del centro in cui si intersecano i principali percorsi ciclopedonali e l'area della stazione che collega la città consolidata con il comparto della Darsena di Città, nuova grande area di trasformazione urbana, e con il litorale.

Al fine di una completa conoscenza dell'area, è importante analizzare lo stato dell'ambiente dell'ambito portuale, con particolare attenzione verso il rischio di incidenti delle industrie, l'aria, l'acqua e l'inquinamento acustico.

Per quanto riguarda le industrie, localizzate lungo il Canale Candiano, attraverso i dati forniti dall'Autorità Portuale, si è effettuata una distinzione fra i diversi gradi di rischio di incidente rilevante di ciascun comparto. La maggior parte delle aziende localizzate nella riva destra attualmente svolge attività di stoccaggio di granaglie e quindi ha un rischio di incidente minimo. Nella pialassa Piomboni sono localizzati i cantieri navali che sono stati classificati con rischio medio/alto. Invece il rischio maggiore proviene dagli stabilimenti petroliferi, come Alma Petroli S.r.l., e chimici, come Polimeri Europa S.p.a., localizzati nella riva sinistra a ridosso del Largo Trattaroli.

Un altro fattore che influenza la qualità dell'ambiente del porto è l'inquinamento delle acque dovuto principalmente agli scarichi dell'area urbana, quelli industriali e quelli dell'area portuale di Marina di Ravenna e di Porto Corsini, che vengono riversati direttamente nel Canale Candiano. Sono state avanzate due ipotesi di intervento per migliorare la qualità dell'acqua riducendo il carico derivante dalla città in quanto è il fattore più facilmente controllabile ed eliminabile. La prima ipotesi mira alla diversione delle acque nere provenienti dalla città e alla costruzione di una tura per isolare le acque della Darsena di Città dal resto del canale così da poterla depurare. La seconda prevede l'utilizzo di due grandi vasche di tempesta, collocabili una a nord del Parco di Teodorico ed una nell'area dell'Ippodromo, che raccolgano le acque meteoriche di dilavamento e le depurano.

L'inquinamento dell'aria è stato analizzato attraverso i dati di ARPA Ravenna, risalenti all'anno 2009, riguardanti le quantità di agenti inquinanti rilevate dalle stazioni localizzate nell'area

urbanizzata (Zalamella, Rocca Brancaleone, Giardini e Caorle) e nell'area portuale (Sapir). La quantità media annua di particolato PM10 presente nell'atmosfera è maggiore nell'area del porto e supera il livello massimo previsto dal D.M. 60/02 pari a 40 µg/mc; anche il numero di volte in cui il valore medio giornaliero di PM10 alla stazione Sapir supera i 50 µg/mc è molto maggiore rispetto ai rilevamenti di tutte le altre. Per quanto riguarda gli altri agenti inquinanti (biossido di zolfo SO<sub>2</sub>, biossido di azoto NO<sub>2</sub>, monossido di carbonio CO, benzene C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> e ozono O<sub>3</sub>) invece non c'è una sostanziale differenza tra i rilevamenti in città e quelli nell'area portuale.

L'ultimo aspetto caratterizzante la qualità dell'ambiente è quello acustico: attraverso l'analisi degli elaborati della ValSAT si può osservare come la maggior parte dell'area portuale appartenga alla classe acustica VI, quella caratterizzata da un livello di rumore maggiore, rientrano in classe V e IV gli ambiti attorno ai principali assi stradali. Il resto del territorio appartiene alla classe acustica III, che coincide con aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali. Dall'analisi risulta che non sono presenti aree che appartengono alle classi acustiche I e II, caratterizzate dalla ridotta presenza di rumore.

### **La città del turismo**

Una delle tematiche affrontate tra le analisi di avvicinamento al progetto è quella sugli aspetti del turismo nella città di Ravenna. Abbiamo approcciato a questa indagine consultando, sul campo, l'ufficio IAT (Informazioni e Accoglienza turistica) di Ravenna durante il sopralluogo sull'area di progetto. Il confronto con una delle dipendenti dell'ufficio collocato nelle vicinanze del Parco di Teodorico ci ha dato modo di capire quali potessero essere le dinamiche generali rispetto alle principali attrazioni turistiche della città di Ravenna. In primo luogo abbiamo constatato una grande attrattività quotidiana sviluppata da tutto centro storico ed in particolare monumenti storici, i quali risultano essere una risorsa turistica annuale vista l'affluenza costante durante i dodici mesi dell'anno. In secondo luogo abbiamo esaminato la ricettività turistica del litorale; sotto questo aspetto ci è stato illustrato come negli ultimi anni si sia sempre più cercato di sviluppare un vero e proprio legame tra il cuore della città e la spiaggia, che, pur facente parte del territorio di Ravenna, appare come un territorio distante. La volontà di unire queste due realtà è dovuta soprattutto all'opportunità di trarre benefici l'una dall'altra, motivando questa osservazione con alcuni fenomeni sociali interessanti da parte di turisti sia italiani che stranieri.

Abbiamo perciò cercato di chiarire inizialmente alcuni punti chiave di questo percorso di analisi visualizzando ad una scala ampia il territorio di Ravenna ed il suo intorno, individuando

schematicamente quali potessero essere i principali generatori dei diversi tipi di turismo a Ravenna. Si è cercato di "categorizzare" diverse tipologie di turismo, le prime due, come già precedentemente citato, legate prevalentemente al centro storico e al litorale, individuando rispettivamente un tipo di turismo denominato Culturale ed uno denominato Balneare. A questi due è stata aggiunta una terza tipologia, denominata turismo Rurale, con interesse prevalentemente naturalistico; a questa tipologia abbiamo associato alcuni ambiti periurbani interessanti sul territorio, come le pinete, e delle località circostanti Ravenna che corrispondono a dei luoghi di interesse naturale ma non solo, come i musei della provincia. Abbiamo individuato all'interno del territorio provinciale un vero e proprio percorso "letterario" consigliato dal sistema museale della provincia di Ravenna. Questo percorso si snoda per decine di chilometri attraverso la campagna ravennate e fa tappa in località come Lugo, Fusignano, Alfonsine, Conselice, Sant'Alberto e altre ancora percorrendo gli intrecci storici, musicali e letterari che le hanno contraddistinte nel tempo attraverso musei e spazi espositivi.

Con il proseguo dell'analisi abbiamo effettuato un approfondimento di temi e di scala andando ad inquadrare unicamente il territorio comunale e i limiti fisici che lo perimetrano. Abbiamo individuato come il cuore della città di Ravenna sia circondato da un territorio fortemente rurale, dove la trama dei campi coltivati costruisce uno scenario affascinante. Sono stati evidenziati inoltre elementi che vivono attorno alla città, come i piccoli centri abitati di Porti Fuori, Lido Adriano, Punta Marina, Marina di Ravenna e Porto Corsini o come le principali attrazioni turistiche dislocate sul territorio soprattutto a carattere naturale. In questo modo abbiamo individuato, anche tramite i più efficienti sistemi di collegamento, come le attrazione stesse possano influire positivamente, anche in tema di progetto, per la nostra area di studio.

Successivamente si è deciso di focalizzare l'attenzione sui due aspetti più forti del turismo, quello balneare e quello culturale, andando a sviluppare una sorta di parallelo tra i due tramite due rappresentazioni come "fotogrammi". La prima, dedicata al centro storico, mette in evidenza i principali monumenti ed edifici pubblici situati nel cuore della città categorizzati in diversi raggruppamenti. Abbiamo sviluppato una differenziazione tra gli edifici posti sotto tutela Unesco e gli altri edifici di forte rilevanza del centro, ovvero altri edifici di culto, le principali biblioteche e musei (tra cui la biblioteca Classense e la Loggetta Lombardesca), i teatri principali e il planetario. Il secondo elaborato cerca di graficizzare l'identità "stagionale" del litorale costiero raccogliendo tutti gli elementi che caratterizzano il territorio balneare in maniera permanente e quelli che si attivano per valorizzarlo maggiormente nel periodo più intenso della "stagione", come ad esempio alberghi e camping, che fanno parte dell'offerta ricettiva, le terme di Punta Marina o ancora gli stabilimenti balneari attivi sul litorale attrezzato.

L'elemento di chiusura dell'analisi sin qui illustrata richiama ancora una volta il tema dell'offerta turistica. Qui viene riproposto il dualismo tra centro storico e litorale, e in entrambe le realtà sono stati individuati in maniera puntuale tutti gli elementi più importanti dell'offerta ricettiva della città di Ravenna.

Per arricchire di informazioni questa indagine turistica sul sito si è cercato di rappresentare le informazioni raccolte con schemi e diagrammi in cui sono riportati dati certi sulle presenze e sugli arrivi nel territorio di Ravenna, differenziando nuovamente le informazioni in turismo di tipo balneare e di tipo culturale e introducendo la componente della provenienza del turista stesso, destrutturando il contributo turistico complessivo in due fattori: turisti italiani e turisti stranieri. Dallo studio di questi dati è stato possibile calcolare una media della durata delle visite alla città di Ravenna e al suo litorale. Dai diagrammi elaborati si evince che ci sono tendenze ben definite, dove ad esempio il pernottamento medio, seppur con un numero di utenti alto, è di circa due giorni nel centro storico, mentre nel litorale si denota una variazione che oscilla tra i sette giorni del turista italiano e i nove di quello straniero.

Viste le informazioni raccolte a colloquio con i funzionari dell'ufficio per l'informazione e accoglienza turistica si è deciso di rappresentare una vera e propria tabella intitolata "Tipi e Luoghi del Turismo" che potessero rappresentare e spiegare gli atteggiamenti dei diversi turisti. In questa tabella sono state raccolte le giornate tipo di tre diversi tipi di turisti: il turista italiano, il turista straniero e il turista giovane; analizzando come si articola la giornata tipo di ognuno di essi e i luoghi in cui si sviluppa.



## Strategie di intervento

### Analisi SWOT

Il punto conclusivo della fase di analisi e di introduzione alla fase di progetto è legata alla elaborazione di una tabella relativa all'analisi SWOT dalla quale sono stati estrapolati diversi concetti utili a redigere una lista di "Obbiettivi di progetto" di partenza.

L'analisi SWOT è un'indagine nata attorno alla fine degli anni '50 nel campo del marketing , prende nome da un acronimo, letteralmente Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats (ovvero Forza, Debolezza, Opportunità e Rischi). Questa tecnica ha l'obbiettivo di razionalizzare i processi decisionali al fine di individuare delle vere e proprie strategie di progetto. A partire dagli anni '80 l'utilizzo di questa analisi ha preso piede anche nel campo della pianificazione territoriale soprattutto a supporto della valutazione di strategie di intervento sugli scenari pubblici (fig. 31).

All'atto pratico quello che viene creato tramite l'analisi SWOT è una vera e propria matrice, dove accanto a dei temi di progetto scelti in maniera accurata vengono accostati i quattro fattori che strutturano l'analisi, suddivisi in endogeni (forza e debolezza) ed esogeni (opportunità e rischi). Grazie alla matrice è possibile mettere in evidenza i fattori che ostacolano o che favoriscono il raggiungimento degli obiettivi di progetto.

Nel caso specifico sono stati sintetizzati i principali temi emersi a partire dall'analisi su quattro argomenti principali: Reti ecologiche e Verde urbano, Servizi urbani e territoriali, Turismo e Mobilità.

#### | Elementi di forza |

- presenza di numerosi «vuoti» che offrono una base al progetto del verde;
- presenza dell'acqua come elemento caratterizzante e della nuova Capitaneria di Porto come elemento identitario;
- assenza di servizi che permette di immaginare il recupero dei contenitori storici ad uso pubblico/collettivo;
- presenza di manufatti di archeologia industriale che caratterizzano il territorio e di tessuto residenziale consolidato;
- prossimità del mausoleo di Teodorico;
- presenza di una seppur minima rete di viabilità carrabile che può essere la base di un successivo sviluppo;

- presenza della stazione dei bus e della stazione ferroviaria.

#### | Elementi di debolezza |

- assenza di una rete ecologica all'interno dell'area della Darsena e non compatibilità di aree verdi con la situazione attuale;
- inquinamento dell'acqua e conseguente necessità di costose bonifiche;
- assoluta mancanza di servizi di base;
- discontinuità e mancanza di relazione tra i pochi tessuti residenziali esistenti e presenza di attività non compatibili con la residenza;
- presenza della Dogana e sua collocazione lontano rispetto alla parte attiva porto che produce traffico di mezzi pesanti;
- sviluppo di servizi e poli di attrazione di rango territoriale potrebbe condurre alla creazione di una città specializzata;
- mancanza di attrazioni;
- mancanza di strutture di accoglienza e ricettive;
- sviluppo a pettine della rete viaria, con strade chiuse, che rende l'area non attraversabile;
- presenza della linea ferroviaria che costituisce un forte margine e della stazione dei bus che sembra quasi abbandonata e non è uno spazio urbano qualificato;
- Carenza di percorsi ciclo-pedonali interni e mancanza del collegamento ciclabile tra le due rive sul ponte mobile.

#### | Opportunità |

- ricchezza e varietà di tipi di verde, possibilità di collegamento entroterra-costa e vicinanza di elementi qualificati che si attestano tutti attorno alla stazione ferroviaria;
- presenza dell'acqua che qualifica l'immagine della città e il tipo di turismo;
- presenza di molti servizi nelle aree a sud e a ovest (Centro Storico) della Darsena;
- presenza di un quartiere ben strutturato a sud della Darsena e di molti lavoratori che vi risiedono;
- presenza di un porto passeggeri in via di sviluppo;
- possibilità di sviluppare nell'area della Darsena i servizi legati al turismo e all'istruzione superiore che già esistono in città;

- possibilità di creare un'offerta ricettiva alternativa al centro storico;
- possibilità per l'area di diventare un punto di appoggio verso le spiagge;
- buona raggiungibilità dell'area essendo al centro di una efficiente rete stradale;
- facile raggiungibilità dell'area perché vicina alla ferrovia e servita da varie linee di autobus;
- attraverso il completamento della rete ciclabile in progetto l'area risulterebbe ben collegata.

#### | Rischi |

- frammentazione, discontinuità della rete ecologica e mancanza di qualità degli spazi verdi;
- permanenza dell'inquinamento in quanto proveniente da fattori esterni alla Darsena di Città (attività industriale, fognature urbane, porto);
- concentrazione dei servizi di base in alcune aree, sbilanciamento dell'offerta;
- mancanza di carattere urbano nella zona nord dell'area dovuta alla carenza della struttura urbana, al forte rischio di incidente industriale e al traffico di movimentazione merci;
- non navigabilità per diporto, ponti mobili, traffici incompatibili;
- sbilanciamento dell'offerta di attrazioni rispetto al resto della città;
- oscuramento delle attrazioni minori presenti in città a seguito di un'eccessiva importanza attribuita a quest'area dopo la sua trasformazione;
- accentuazione del fenomeno della stagionalità;
- percorribilità dell'area solo lungo il suo perimetro, come un crocevia.

## Obiettivi di progetto (fig. 32)

Di seguito alle considerazioni sorte dall'analisi SWOT, è stato necessario un confronto all'interno del Laboratorio di Sintesi per focalizzare alcuni punti fissi divenuti successivamente obiettivi di progetto, che sono serviti alla definizione del masterplan e dei successivi temi di approfondimento.

Gli obiettivi possono essere sintetizzati in alcune parole chiave che esplicano gli intenti di progetto:

### Identità positiva

Il progetto deve conferire alla Darsena di Città una identità positiva e riattivare l'interesse da parte della comunità cittadina, incrementando le dotazioni ambientali dell'area in relazione con l'esistente e inserendo funzioni attrattive per l'intera città e per i turisti: un traguardo può essere offerto in questo senso dalla candidatura di Ravenna a Capitale Europea della Cultura nel 2019.

### Tempo

Essendo l'area oggetto di studio molto vasta, il progetto deve tenere conto del "fattore tempo" e deve essere pensato per attuarsi per fasi successive (quindi possiamo immaginare 3 fasi: al 2011, al 2019 e al 2040).

### Storia e archeologia industriale

Il progetto deve tener conto della storia del luogo e mantenere il carattere identificativo dell'area, riutilizzando, dove è possibile, gli edifici di archeologia industriale.

### Acqua

Il recupero del comparto della Darsena di Città verte per la maggior parte sulla bonifica delle acque del Canale Candiano, perciò è importante la riqualificazione in senso ambientale ed ecologico.

L'acqua è da considerare anche come uno dei punti di forza e un elemento di caratterizzazione tematica dell'area perciò nel progetto bisogna puntare al rapporto con essa.

### Relazioni

Il progetto deve essere "additivo", capace di riconoscere le qualità già presenti e di aggiungerne altre; deve essere in grado di integrare l'ambito della Darsena con la città (centro storico) e il territorio circostante (mare), pensando alla essa come ad una "cerniera" fra i due paesaggi.

Importante è anche il miglioramento del sistema della mobilità pensando alla sostenibilità ma anche al ruolo intermodale dell'area della Darsena e migliorare i collegamenti sia con la città

consolidata (attraverso la dismissione della stazione) e anche l'integrazione fra le due sponde del canale.

### **Fasi di intervento**

Nel percorso di avvicinamento al progetto, dopo aver svolto l'analisi delle principali componenti del territorio (mobilità, distribuzione dei servizi, sistema del verde e stato dell'ambiente, offerta turistica) ed aver effettuato una valutazione di trasformabilità attraverso l'analisi SWOT, si è giunti all'elaborazione di un masterplan generale.

La trasformazione del comparto della Darsena di Città interessa un'area di dimensioni molto vaste perciò il processo deve avvenire in fasi temporali diverse.

#### **FASE 1: La Darsena di Città di Ravenna 2011 (fig. 33)**

Nella prima fase si prevedono le trasformazioni indispensabili per il 'riscatto' dell'area:

- Bonifica del canale attraverso la sua chiusura con una tura all'altezza dell'attuale ponte mobile, la diversione delle acque di scarico della città e il risanamento delle acque attraverso l'immissione di acqua proveniente dal mare attraverso un condotto (posizionabile lungo il tracciato della pista ciclabile che collega lo scolo Lama a Punta Marina Terme)
- Spostamento della Dogana e delle autorità portuali oltre la chiusura del Candiano verso l'area portuale vera e propria; senza questo intervento sarebbe impossibile agire sia sulla bonifica delle acque sia sulla riqualificazione delle banchine
- Dislocazione del traffico merci ferroviario della tratta Rimini-Ravenna sulla linea Rimini-Faenza-Ravenna e creazione di una bretella ferroviaria che permetta al traffico merci proveniente da Ferrara e da Faenza di raggiungere direttamente l'area industriale Bassette e la riva sinistra del canale senza transitare dall'attuale stazione.

#### **FASE 2: La Darsena di Città di Ravenna 2019 (fig. 34)**

In occasione della candidatura di Ravenna a "Città Europea della Cultura 2019" si prevede la riqualificazione della maggior parte dell'area del comparto della Darsena di Città e l'intervento di trasformazione dell'area della stazione FFSS:

- Introduzione del nuovo Trasporto Rapido Costiero (TRC), come linea di tram che collega tutte le località della Riviera (da Riccione a Ravenna)
- Spostamento della stazione ferroviaria a nord dove la nuova bretella interseca la linea ferroviaria esistente eliminando, così, tutte le infrastrutture ferroviarie dalla testata della Darsena

- Trasformazione dell'ex area della stazione FFSS in un parco lineare che colleghi le due cinture verdi della città e che sia da unione di tutti gli spazi verdi che si attestano sul fascio dei binari
- Inserimento di un polo culturale al centro del comparto (Ravenna Città d'Arte e Città di Mare: musei, auditorium, università, campus) che funga da catalizzatore per l'intera città
- Inserimento di un'ampia fascia verde di filtro tra l'area che verrà attuata entro il 2019 e l'area industriale ancora attiva posta al limite del comparto che sarà oggetto di interventi successivi di recupero.

### FASE 3: La Darsena di Città di Ravenna 2040 (fig. 35)

L'ultima fase di trasformazione si concentra sulla riconversione dell'area industriale lungo via Monti in un'area produttiva di tipo "green economy" che sia compatibile con la funzione residenziale presente nel resto dell'area. Entro il 2040 si prevede anche la realizzazione di un tratto di TRC che colleghi l'area della Darsena (dove arriva la linea Riccione – Ravenna) con il mare.

### Linee guida di progetto per "Ravenna 2019"

- Il masterplan raccoglie le linee guida dei progetti (fig. 36) che potranno essere sviluppati per l'area della Darsena di Città ed è leggibile attraverso diversi layer che si sovrappongono e si intersecano:
- Il sistema della viabilità
- Il sistema degli spazi pubblici
- Il sistema del verde
- Il sistema del costruito.

Per quanto riguarda la viabilità si prevede una differenziazione tra la circolazione più intensa, che viene mantenuta esterna all'area della Darsena di Città, e quella interna più capillare e lenta. Per favorire la circolazione 'esterna' e rendere più permeabile l'area dell'ex stazione ferroviaria si ipotizza l'interramento di via Darsena in tutto il tratto antistante il canale; essendo questo un punto strategico per la mobilità dell'intera città di Ravenna e un punto intermodale tra trasporto pubblico (TRC) e privato, vi si colloca anche un grande parcheggio interrato. L'area della ex stazione in superficie ospiterà solo la fermata del TRC che, usando due binari a

raso, risulta molto poco invadente rispetto alle infrastrutture attualmente presenti nell'area e permette di creare uno snodo della mobilità urbana immerso nel verde.

All'interno del comparto sono state pensate delle nuove strade in aggiunta a quelle esistenti in modo da completare la maglia di connessioni tra le arterie che circondano l'area di intervento (via Trieste, via Darsena, via delle Industrie, via Monti) e il waterfront lungo il canale. I nuovi assi stradali hanno diverse sezioni in base alla loro importanza: i principali sono localizzati uno dietro il waterfront edificato sulla riva destra del canale e l'altro, parallelo a via Monti, che segna il limite dell'area da trasformare entro il 2019 e che collega le due sponde attraverso un nuovo ponte carrabile.

Il sistema degli spazi pubblici si basa su tre poli principali: l'area della ex stazione ferroviaria, l'area di accesso da viale Trieste (comparto ex C.M.C.) e il polo costituito dagli edifici di archeologia industriale. Il primo nodo ha la funzione di connettere la città consolidata, ed in particolare il centro storico, con l'area di nuova trasformazione attraverso un sistema di spazi pubblici, percorsi ciclopeditoni e aree verdi. La seconda centralità, sfruttando la presenza dell'edificio della C.M.C. inserito dal Comune tra gli edifici di archeologia industriale, consiste in un ampio spazio pubblico che, oltre a sottolineare l'accesso all'area della Darsena, sarà destinato a diverse funzioni sociali e commerciali. Il terzo polo, localizzato al centro dell'area oggetto di studio, ospita principalmente spazi destinati alla cultura in grado di catalizzare l'interesse non solo a scala urbana ma anche a quella sovracomunale. Il suddetto nodo sfrutta la presenza di diversi edifici di archeologia industriale (Fiorentina s.r.l., Silos Granari, Pansac, Immobiliari Platani) che si relazionano tra di loro e che si prestano ad ospitare funzioni pubbliche quali musei, auditorium, spazi universitari.

Quello degli spazi pubblici è un sistema in quanto i poli principali e le piazze minori, distribuite in tutta l'area, sono connessi tra loro attraverso una rete di percorsi ciclopeditoni.

Il progetto del verde è costituito da due fasce ai margini che completano la doppia cintura verde e da un sistema di cunei che dai confini del comparto raggiungono il polo culturale al centro della Darsena. La prima fascia verde si colloca nell'area della ex stazione ed ha un carattere più urbano (spazi verdi attrezzati, parchi) mentre la seconda svolge la funzione di filtro tra il nuovo complesso prevalentemente residenziale (area di trasformazione 2019) e l'area produttiva attiva lungo via Monti ed avrà un carattere più naturale.

Il sistema dei cunei, invece, si compone di spazi verdi pubblici a carattere urbano quali parchi, verde attrezzato e verde per attività sportive. I cunei di progetto hanno un forte legame con il verde esistente nell'intorno dell'area (Parco di Teodorico, verde agricolo, verde di quartiere) che li caratterizza in maniera diversa.

Il masterplan prevede per le rive del Candiano nature differenti: la parte sinistra con un carattere più naturale (prevalenza di spazi aperti e ridotta presenza di edificato) mentre la riva destra presenta un'immagine più urbana (preponderanza di costruito rispetto agli spazi aperti). Un altro elemento che enfatizza la naturalità della sponda sinistra, oltre al parco che riprende la tessitura del verde agricolo esistente, è la spiaggia urbana localizzata lungo la banchina antistante gli edifici della capitaneria di porto e della guardia di finanza.

Lungo il canale è previsto un waterfront compatto e mediamente alto (8-10 piani), in particolare nella riva destra, nel quale si inseriscono gli edifici esistenti, sia quelli di archeologia industriale sia quelli di recente costruzione o recupero. Alle spalle del waterfront è prevista una diminuzione graduale della densità del costruito fino a raggiungere a sud il medesimo carico insediativo delle aree residenziali esistenti collocate lungo via Trieste, la densità degrada anche verso est fino a integrarsi con la fascia verde di filtro.

Nel lato sinistro della Darsena sono previste aree di completamento al tessuto residenziale esistente a medio-bassa densità e due nuove zone edificate: una più densa che ricostruisce la parte terminale del waterfront ed una che allo stesso tempo riprende l'orditura del tessuto agricolo e completa l'area residenziale presente su via delle Industrie. Infine è previsto un completamento anche per le aree residenziali che affiancano la stazione così da creare una quinta urbana compatta che segna il collegamento tra la città storica e l'area della Darsena di Città.

### Ipotesi di dimensionamento

Per comprendere le quantità di edificato da insediare nella nuova area, si è proceduto ad un'analisi degli indici previsti dai piani e delle aree effettivamente libere (fig. 37).

Si sono misurate le superfici territoriali, sia quelle già attuate sia quelle libere, e si è proceduto a calcolare le superfici utili da insediare.

|                             | <b>Superficie<br/>Territoriale</b> | <b>Indice territoriale</b> | <b>Superficie Utile</b> |
|-----------------------------|------------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| Comparto "Darsena di Città" | + 1.360.000 mq                     | 0,33 mq/mq                 | + 452.000 mq            |
| Area ex Stazione            | + 56.700 mq                        | 0,33 mq/mq                 | + 18.800 mq             |
| Area intervento 2040        | - 184.000 mq                       | 0,50 mq/mq                 | - 92.000 mq             |
| Interventi già realizzati   | - 203.600 mq                       |                            | - 62.000 mq             |
| <b>Area intervento 2019</b> | <b>1.029.100 mq</b>                |                            | <b>316.800 mq</b>       |



Dai piani si evince che la superficie utile da realizzare deve essere destinata per il 40% a terziario e commerciale e il restante 60% a residenza. Si è scelto di non prevedere entro il 2019 la realizzazione di superfici produttive in quanto saranno insediate nella parte successiva del progetto. Sono stati anche calcolati gli standard pubblici necessari in base alle superfici utili previste.

|                         | Sup. Utile 2019 | Superficie Utile | Abitanti insediati | Standard          |
|-------------------------|-----------------|------------------|--------------------|-------------------|
| Terziario e commerciale | 40%             | 126.700 mq       | -                  | 126.700 mq        |
| Residenziale            | 60%             | 190.100 mq       | 3.802              | 114.000 mq        |
|                         |                 |                  | <b>Totale</b>      | <b>240.700 mq</b> |

$$\begin{aligned}
 \text{St residua}_{2019} &= St_{2019} - (S_{\text{canale}} + S_{\text{banchine}} + S_{\text{archeol.ind.}} + S_{\text{strade esist.}} + S_{\text{fascia filtro}}) = \\
 &= 1.029.100 \text{ mq} - (125.000 + 82.500 + 46.400 + 40.600 + 150.000) \text{ mq} \\
 &= \\
 &= 584.600 \text{ mq}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Sf}_{2019} &= \text{St residua}_{2019} - \text{Standard} - \text{Strade di progetto} = \\
 &= (584.600 - 240.700 - 25.000) \text{ mq} = \mathbf{318.600 \text{ mq}}
 \end{aligned}$$

$$\text{If}_{2019} = \mathbf{1,00 \text{ mq/mq}} \text{ (indice medio per l'area)}$$

Sulla base dell'indice fondiario medio ricavato dall'analisi delle previsioni urbanistiche del P.O.C. 2011 si prevedono, per l'area di intervento 2019, quattro tipi di tessuto urbano con diverse densità edilizie:

- Area a:        If = 1,7 mq/mq
- Area b:        If = 1,2 mq/mq
- Area c:        If = 1,0 mq/mq
- Area d:        If = 0,6 mq/mq

In base alle superfici fondiarie affidate a ciascun tipo di tessuto si hanno le seguenti quantità di superficie utile da realizzare:

- Area a waterfront sud  $S_f = 70.100 \text{ mq}$        $S_u = 119.200 \text{ mq}$   
                                  waterfront nord       $S_f = 13.800 \text{ mq}$        $S_u = 23.500 \text{ mq}$
- Area b       $S_f = 36.750 \text{ mq}$        $S_u = 44.100 \text{ mq}$
- Area c stazione       $S_f = 17.000 \text{ mq}$        $S_u = 17.000 \text{ mq}$
- $S_f = 59.200 \text{ mq}$        $S_u = 59.200 \text{ mq}$
- Area d       $S_f = 90.100 \text{ mq}$        $S_u = 54.100 \text{ mq}$

Per una superficie utile totale di 318.600 mq.

**Riferimenti fotografici**







6. Intervento di modifica della forma dello squero, 1907

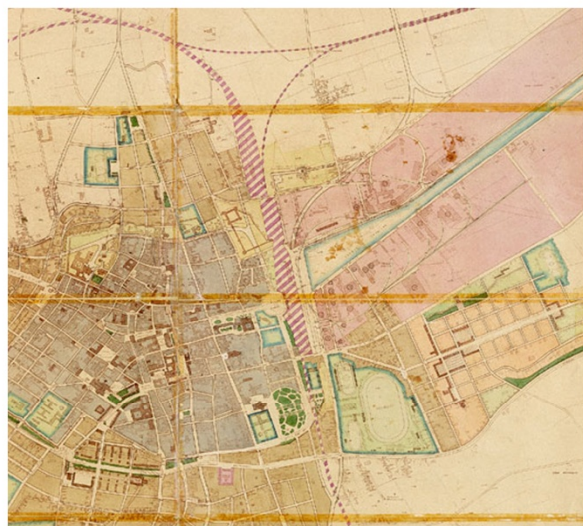


7. Insediamenti industriali sulle rive del Candiano, 1928



8. La Darsena di città all'apice del proprio sviluppo industriale, 1967





9. Primo PRG di Ravenna curato dall'arch. Filippone, 1942

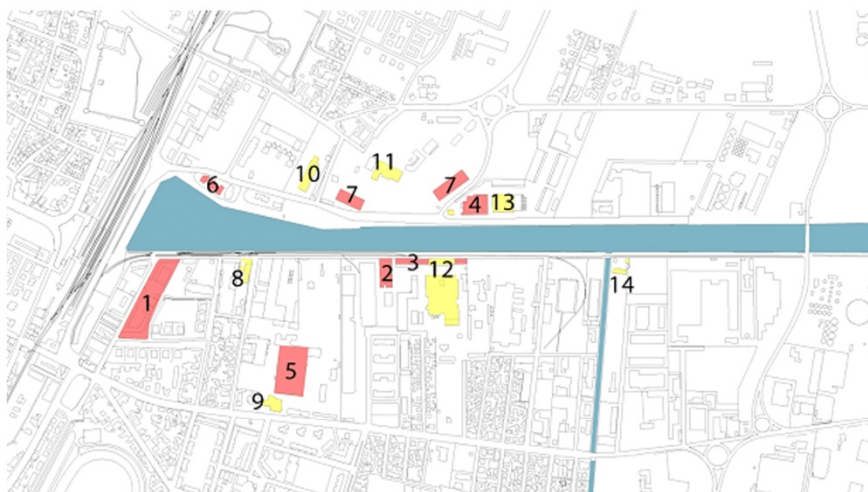


10. Piano regolatore di Ravenna, curato da L. Quaroni, 1962



11. Viste aree attuali sulla Darsena di città di Ravenna, 2010





## 12. Laboratorio di Sintesi Finale, Edifici di archeologia industriale e valore documentario in Darsena

Sono considerati edifici di archeologia industriale:

- Ex raffineria Almagià (1)
- Immobiliare Platani (2)
- Nuova Pansac (3)
- Silos Granari del Candiano(4)
- C.M.C. (5)
- Capitaneria di Porto (6)
- Fiorentina s.r.l. (7)

Sono considerati edifici di valore documentario:

- Ex molino Pineta (8)
- Agenzia delle Entrate (9)
- Ex mangimificio Martini (10)
- Fiorentina s.r.l.(11)
- Nuova Pansac (12)
- Silos Granari del Candiano(13)
- Ex tiro a segno (14)



13. Laboratorio di Sintesi Finale, Ex raffineria Almagià



14. Laboratorio di Sintesi Finale, Immobiliare Platani



15. Laboratorio di Sintesi Finale, Nuova Pansac



16. Laboratorio di Sintesi Finale, Silos Granari del Candiano



17. Laboratorio di Sintesi Finale, Cooperativa Muratori Cementisti



18. Laboratorio di Sintesi Finale, Capitaneria di porto



19. Laboratorio di Sintesi Finale, Fiorentina s.r.l.



20. Laboratorio di Sintesi Finale, Ex Molino pineta



21. Laboratorio di Sintesi Finale, Agenzia delle entrate



22. Laboratorio di Sintesi Finale, Ex mangimificio Martini





23. Laboratorio di Sintesi Finale, Fiorentina s.r.l.



24. Laboratorio di Sintesi Finale, Nuova Pansac

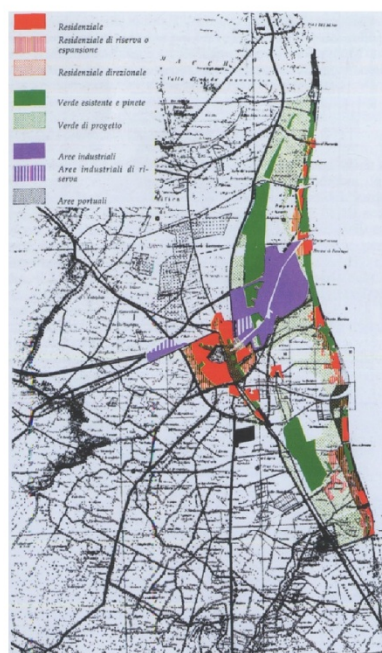


25. Laboratorio di Sintesi Finale, Silos granari del Candiano



26. Laboratorio di Sintesi Finale, Ex tiro a segno

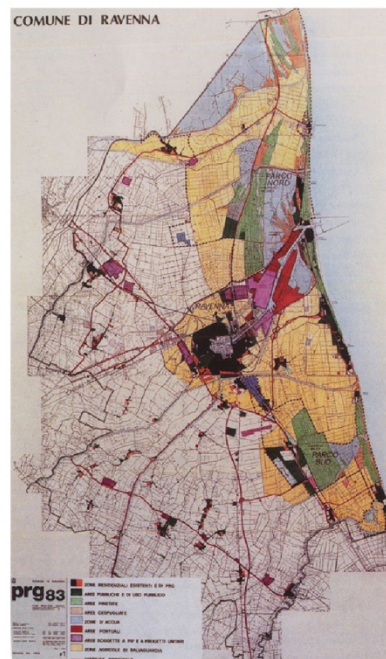




27. Comune di Ravenna, Piano regolatore del 1962



28. Comune di Ravenna, Piano regolatore del 1973



29. Comune di Ravenna, Piano regolatore del 1983



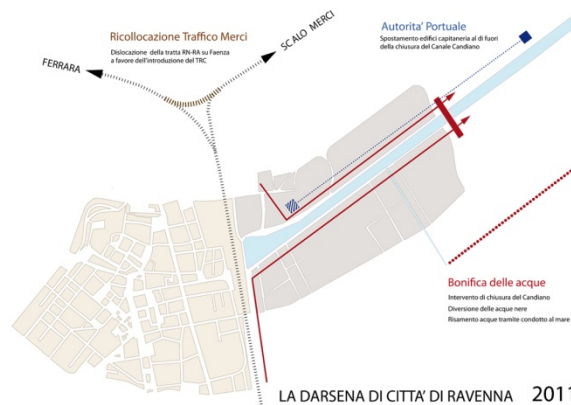
30. Comune di Ravenna, Piano regolatore del 1993



31. Matrice dell'analisi SWOT



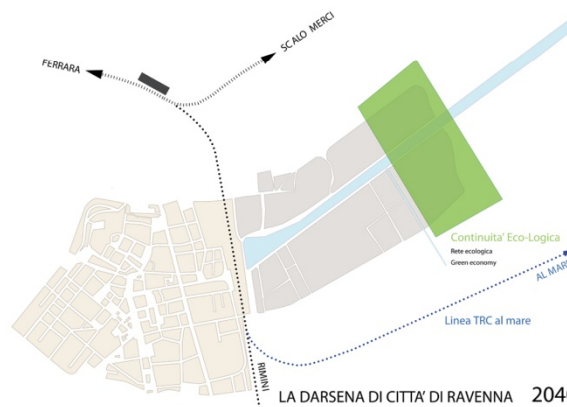
32. Laboratorio di Sintesi Finale, Obiettivi di progetto



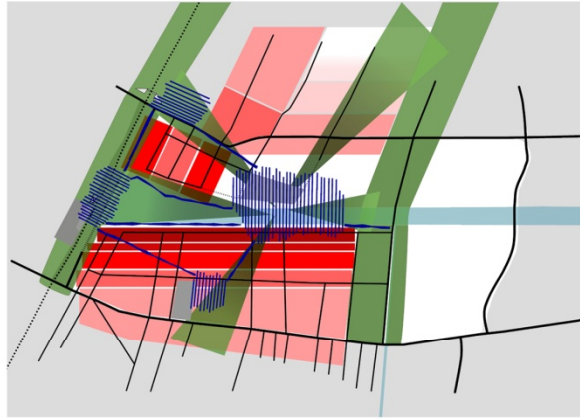
33. Laboratorio di Sintesi Finale, Fase 1 : La Darsena di città di Ravenna 2011



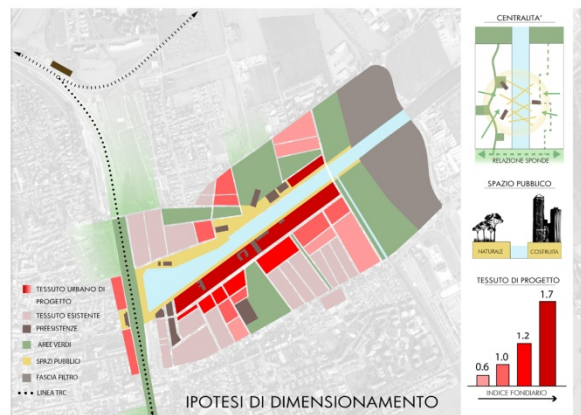
34. Laboratorio di Sintesi Finale, Fase 2 : La Darsena di città di Ravenna 2019



35. Laboratorio di Sintesi Finale, Fase 3 : La Darsena di città di Ravenna 2040



36. Laboratorio di Sintesi Finale, Linee guida per il progetto al 2019



37. Laboratorio di Sintesi Finale, Ipotesi di dimensionamento



## BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Avventure Urbane, Progettare la Città con gli abitanti*, Eleuthera, Milano 2002.
- AA. VV., *Spazi pubblici contemporanei*, Skira, Milano 2006.
- AA. VV., *The micropolitics of urban space*, Birkhauser, Basilea 2006.
- AA. VV., *Urban pioneers*, Jovis Verlag, Berlino 2007.
- AA. VV., *Città sostenibili: una prospettiva sociologica*, Carocci, Roma 2009.
- AA. VV., *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli Editore, Rimini 2010.
- AA. VV., *Shrinking Cities. Volume 2*, Hatje cantz, Ostfildern 2006.
- AA. VV., *Territorio n. 53*, Rivista trimestrale, Diap, Franco Angeli, Milano 2010.
- M. Augè, *Non luoghi. Introduzione a un antropologia della submodernità*, Eleuthera, Milano 1993.
- C. Bianchetti, *Abitare la città contemporanea*, Skira, Milano 2003.
- M. Bonaiuti, *Obbiettivo decrescita*, Emi editore, Bologna 2004.
- P. Bonora, P. L. Cervellati, *Per una nuova Urbanità*, Diabasis, R. Emilia 2009.
- F. Choay, *La Città. Utopie e Realtà*, Einaudi, Torino 2000 ( Ed. or. *L'urbanisme. Utopiés et réalité*, Seuil, Paris 1965).
- F. Choay, *Del destino della città*, Alinea, Milano 2001 (Ed. or. *Le réigne de l'urbaine et la mort de la ville*, in "Catalogo della mostra La Ville", Art e architecture en Europe 1870-1993, Ed. Centre G. Pompidou, Paris 1993).
- C. M. Cipolla, *Le tre rivoluzioni*, Il Mulino, Bologna 1989.
- G. Campos Venuti, *Città senza cultura*, Laterza, Bari 2010.
- G. Campos Venuti, *Amministrare L'urbanistica*, Einaudi, Torino 1967.
- G. Campos Venuti, *La Terza Generazione dell' Urbanistica*, Franco Angeli, Milano 1988.
- U. Cao, L. Coccia (a cura di ), *Polveri Urbane*, Meltemi, Roma 2003.



- A. Cecchini, A. Plaisant, *Analisi e modelli per la pianificazione: teoria e pratica: lo stato dell'arte*, Franco Angeli, Milano 2005.
- P. L. Cervellati, *L'arte di curare le città*, Il Mulino, Bologna 2000.
- D. Ciaffi, A. Mela, *Urbanistica partecipata*, Carocci, Roma 2011.
- P. Ciorra, *Senza Architettura*, Laterza, Bari 2011.
- P. Colarossi, A.P. Latini, *La progettazione Urbana*, Il Sole 24 Ore, Milano, 2007.
- P. Cottino, *La città imprevista. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, Eleuthera, Milano 2003.
- Comune di Ravenna, *Programma di riqualificazione urbana della Darsena di città*, in "Urbanistica Quaderni", n. 13, 1997.
- R. De Rubertis, *La Città Mutante*, Franco Angeli, Milano 2008.
- P. Di Biagi, P. Gabellini, *Urbanisti Italiani*, Laterza, Bari 1992.
- P. Di Biagi, *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma 2009.
- M. Foucault, *Of Other Spaces*, in "Diacritics", n.16, Spring 1986, pagg. 22-27 ( Ed. or. *Dits et écrits, Des espaces autres*, conference au Cercle d'études architecturales, 14 Marzo 1967).
- G. Franz, M. Zanelli ( a cura di), *Dieci anni di riqualificazione urbana in Emilia-Romagna. Processi progetti e risultati*, Corbo editore, Ferrara 2010.
- G. Ferilli, *Il porto di Ravenna. Dalla ricostruzione ai giorni nostri*, Longo Editore, Ravenna 1999.
- P. Gabellini, *Fare urbanistica*, Carocci, Roma 2010.
- P. Gabellini, *Il disegno urbanistico*, NIS, Roma 1996.
- P. Gabellini, *Tecniche urbanistiche*, Carocci, Roma 2001.
- P. Geddes, *Città in evoluzione*, Il saggiatore, Milano, 1970 (Ed. or. *Cities in Evolution*, Williams & Norgate, London 1915).
- J. Gehl, *Life Between Buildings: Using Public Space*, Island press, Washington 1971.
- M. Gooding, W. Alsop, *Un'architettura sociale*, Marsilio, Venezia 2006.
- F. Haydin, R. Temel, *Temporary urban spaces*, Birkhäuser, Basilea-Boston-Berlino 2006.
- P. Healey, *Collaborative planning*, MacMillan Press, London 1997.



- P. Healey, *Città e istituzioni. Piani collaborativi in società frammentate*, Dedalo, Bari 2003
- F. Jameson, *Postmodernismo*, Fazi Editore, Roma 2007.
- R. Koolhaas, *The new world*, in "Wired", Giugno 2003, pagg. 12-14.
- R. Koolhaas, *Junkspace*, Quodlibet, Macerata 2006.
- S. Latouche, *Farewell to growth*, Polity press, Cambridge 2009 (ed. or. *Petit traité de la décroissance sereine*, Mille et une nuits Department de la Librairie Artèm Fayard, 2007).
- K. Lynch, *The image of the city*, Mit Press, Cambridge, 1960.
- K. Lynch, *Site Planning*, Mit Press, Cambridge, 1983.
- A. Magnaghi, *Il territorio degli abitanti*, Zanichelli, Milano 1998.
- A. Magnaghi, *Scenari Strategici. Visioni Identitarie per il progetto del territorio*, Alinea, Firenze 2007.
- A. Magnaghi, *Il progetto Locale*, Bollati Boringhieri, Torino 2010.
- C. Modonesi, G. Tamino, *Biodiversity*, Jaka Book, Milano 1981.
- A. Mela, *Sociologia della città*, Carocci, Roma 2006.
- A. Mela, *La partecipazione. Dimensioni, spazi e strumenti*, Carocci, Roma 2006.
- P. Oswalt, *Berlino città senza forma. Strategie per un'altra architettura*, Meltemi, Roma 2006.
- Henk W.J. Ovink, *The politics of planning*, in "Lezione presso The British School at Rome", Ottobre 2011
- K. Overmeyer, *Urban Pioneers*, Jovis, Berlino 2007.
- D. Pacelli, M.C. Marchetti, *Tempo, spazio e società*, Franco Angeli, Milano 2007.
- L. Piccinato, *La progettazione urbanistica*, Marsilio, Venezia 1988.
- G. Piccinato, *Fermoimmagine: studio sulla felicità urbana*, Quodlibet, Macerata 2008.
- F. Poggioli, *Il Mare Dentro: la Darsena di Ravenna 1988-2008*, Danilo Montanari Editore, Ravenna 2010.
- L. Quaroni, *La Città Fisica*, Laterza, Bari 1981.

- P. Secondini, *La qualità dello Spazio*, Clueb, Bologna 2009.
- C. Sitte, *L'arte di costruire le città*, Jaka Book, Milano 1981.
- M. Sclavi *et al.*, *Avventure Urbane*, Eleutera, Milano 2002.
- Urban Urban Design, *The Spontaneous City*, BIS publishers, Amsterdam 2010.
- A. Valitutti, *Tecnologie di riconversione dell'ambiente costruito: processi, metodi e strumenti di riqualificazione per le aree dismesse*, Alinea, Firenze 2009.
- I. Zannier (a cura di), *Viaggio nell'archeologia industriale della provincia di Ravenna*, Longo Editore, Ravenna 1996.

## SITOGRAFIA

<http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it>

Sito del percorso partecipativo "La Darsena che Vorrei"

[www.accademiabellearti.ra.it](http://www.accademiabellearti.ra.it)

Sito dell'Accademia delle Belle Arti di Ravenna

<http://emergenturbanism.com>

Blog sulla riscoperta della complessità nella pianificazione territoriale

<http://eddyburg.it/>

Sito che tratta articoli di urbanistica, società, politica

[www.comune.ravenna.it](http://www.comune.ravenna.it)

Sito del Comune di Ravenna

[www.port.ravenna.it](http://www.port.ravenna.it)

Sito dell'Autorità Portuale di Ravenna

[www.territorio.regione.emilia-romagna.it](http://www.territorio.regione.emilia-romagna.it)

Sito sulle politiche del territorio della regione Emilia Romagna

<http://accademiaravenna.net>

Blog dell'accademia di belle arti di Ravenna

[www.ravennanotizie.it](http://www.ravennanotizie.it)

Sito sui fatti di cronaca della città di Ravenna

[www.ravennawebtv.it](http://www.ravennawebtv.it)

Sito della Web Tv di Ravenna

[www.cittattiva.it](http://www.cittattiva.it)

Sito del servizio di mediazione sociale del comune di Ravenna

[www.ravennaholdingspa.it](http://www.ravennaholdingspa.it)

Sito della società Ravenna Holding s.p.a.

[www.cmcgruppo.com](http://www.cmcgruppo.com)

Sito della cooperativa muratori cementisti di Ravenna

[www.partecipa.net](http://www.partecipa.net)

Sito di informazione sui processi di partecipazione in Emilia Romagna

<http://www.hafencity.com>

Sito sulla riqualificazione urbana di Hafencity ad Amburgo

[www.temporioso.org](http://www.temporioso.org)

Sito che propone il riuso di edifici pubblici sottoutilizzati

[www.ravennaedintorni.it](http://www.ravennaedintorni.it)

Quotidiano on-line su Ravenna e provincia

[www.precare.org](http://www.precare.org)

Sito che si occupa di progetti urbani per il riutilizzo temporaneo di edifici

[www.urban-reuse.eu](http://www.urban-reuse.eu)

Sito internazionale che tratta progetti di riqualificazione urbana

[www.nolongerempty.org](http://www.nolongerempty.org)

Sito che si occupa di organizzare eventi per la rigenerazione di spazi utilizzati

[www.urbancatalyst.net](http://www.urbancatalyst.net)

Sito sullo sviluppo urbano e uso temporaneo

[www.adaptivereuse.info](http://www.adaptivereuse.info)

Sito che si occupa di opportunità e progetti adattabili

[www.citymined.org](http://www.citymined.org)

Sito che raccoglie esperienze su micro attività collettive

[www.template.com](http://www.template.com)

Sito sugli usi temporanei dei vuoti urbani

[www.territoridellacondivisione.wordpress.com](http://www.territoridellacondivisione.wordpress.com)

Blog di contributi sulla pianificazione

[www.urbanpromo.it](http://www.urbanpromo.it)

Sito sull'evento di rigenerazione urbana Urbano Promo

[www.goethe.de](http://www.goethe.de)

Dossier sull'architettura, l'urbanistica e la ricerca urbana

[www.marraiafura.com](http://www.marraiafura.com)

Sostenibilità e partecipazione

[www.urbaniform.net](http://www.urbaniform.net)

Sito che si occupa di progetti di design urbano

[www.waterfrontcommunitiesprojects.org](http://www.waterfrontcommunitiesprojects.org)

Sito che tratta il tema della rigenerazione urbana dei waterfront

[www.architectureandurbanism.blogspot.it](http://www.architectureandurbanism.blogspot.it)

Blog del corso di architettura e urbanistica dell'università di Manchester

[www.architectureurbanism.blogspot.it](http://www.architectureurbanism.blogspot.it)

Blog che tratta pubblicazioni e casistiche di interesse sulla pianificazione

[www.publicspace.org](http://www.publicspace.org)

Sito per il premio europeo dedicato agli spazi pubblici urbani

[www.creativecities.org](http://www.creativecities.org)

Sito che si occupa di soluzioni per una rigenerazione urbana sostenibile e creativa

## LE CARATTERISTICHE DEL SISTEMA

### 6 Localita' Balneari



Marina Romea, Porto Corsini, Marina di Ravenna, Punta Marina Terme, Lido Adriano, Lido di Dante sono le principali mete turistiche del litorale.

### 3 Riserve Naturali



Duna Costiera di Porto Corsini, Pineta di Ravenna, Pineta di Classe.

### 8 Monumenti Unesco



Mausoleo di Teodorico, Basilica di S.Vitale, Mausoleo di Galla Placidia, Battistero degli Ariani, S. Apollinare Nuovo, Cappella Arcivescovile, Battistero Neoniano, S. Apollinare in Classe.

### 1 Porto Turistico



Porto turistico di Marinara.

### 1 Area Archeologica



Area archeologica di Classe che

### 500.000 Visitatori l'anno



Arrivi turistici complessivi tra il centro storico e il litorale Ravennate.

### 177.245 Ettari di superficie agraria utile



La superficie agrarie presenti nel territorio ravennate sono dedicati a culture di tipo fruttivicolo, cerealicolo, industriae e orticolo.

### 900.000 M<sup>3</sup>di acque da risanare



Le acque del Canale Candiano risultano inquinate dai precedenti depositi di metalli, idrocarburi ed altre sostanze chimiche derivanti da scarichi di lavorazione.

### 16 Km di banchine

L'area portuale e' caratterizzata dalle relative strutture di carico, scarico e movimentazione e stoccaggio delle merci.

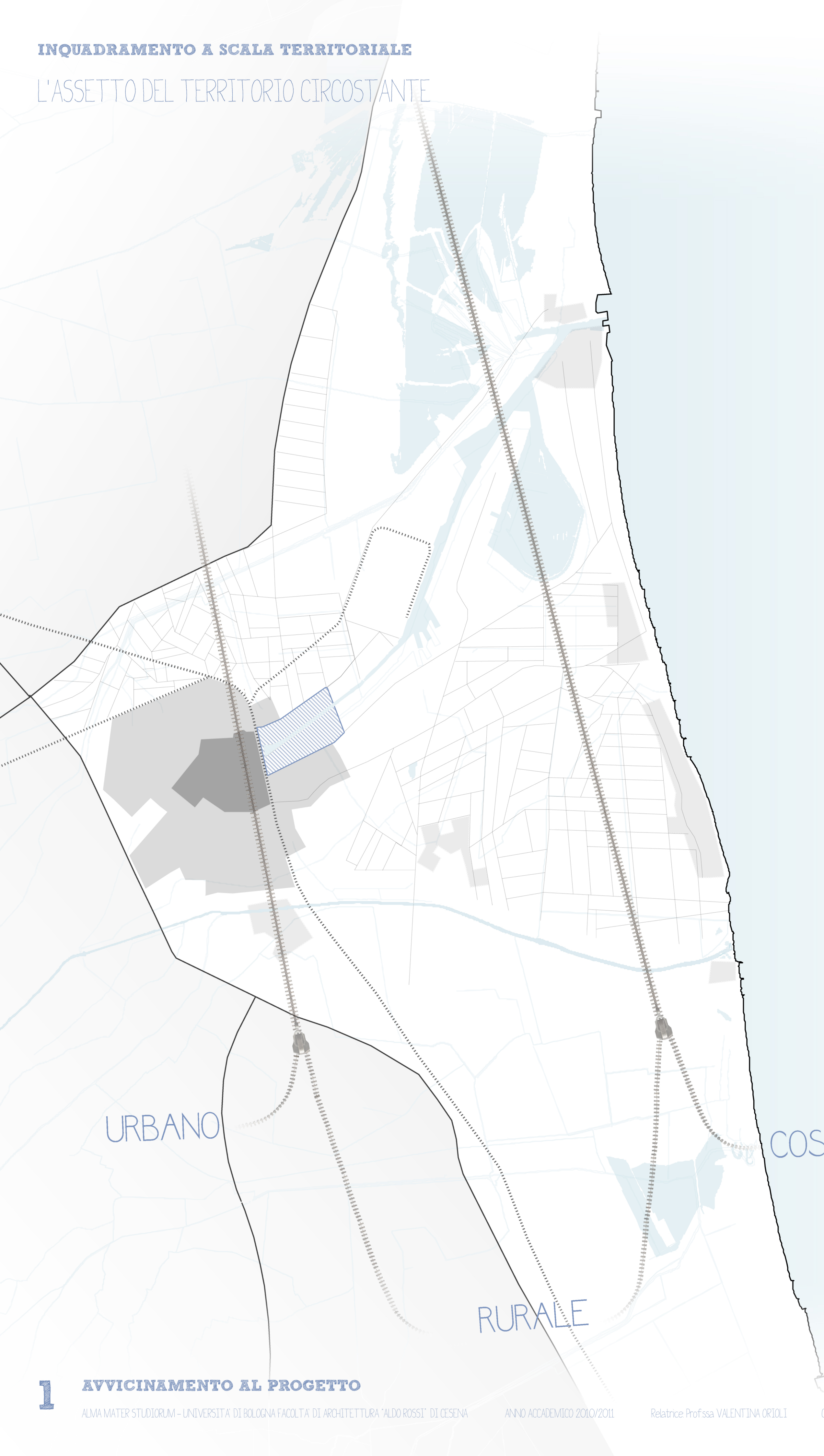
### 1 Polo industriale Petrolchimico



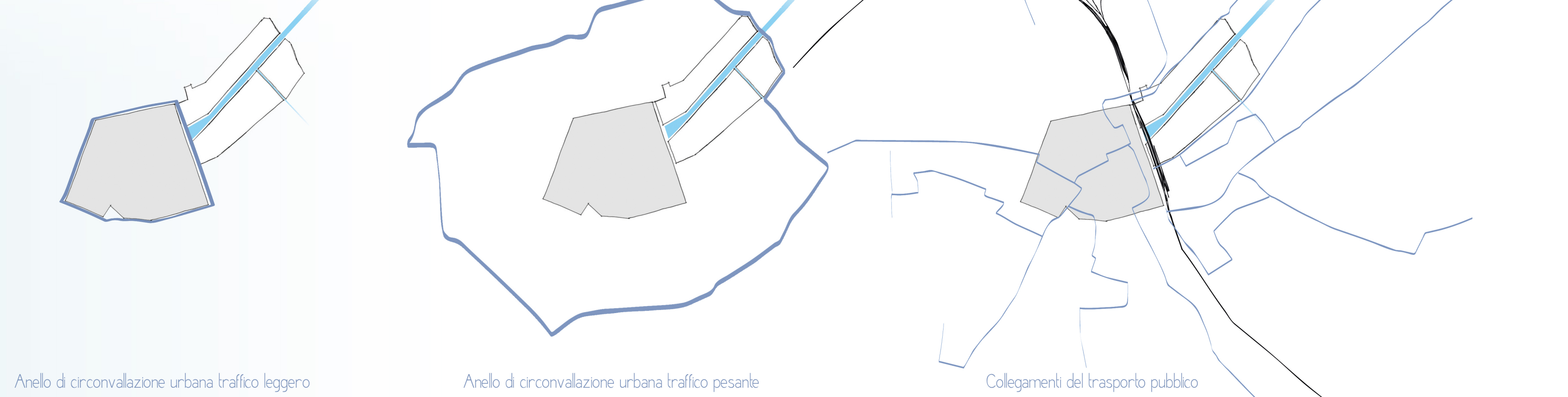
Polo chimico di importanza europea localizzato nei pressi della Darsena.

Il **territorio Ravennate** si presenta come un **sistema complesso** caratterizzato da diversi ambiti relazionati tra loro. Possiamo individuare un ambito **industriale e portuale** legato all'industria del **petrolchimico** che nel corso degli anni ha fatto di Ravenna un porto di rilevanza internazionale pur creando forti problemi di **impatto ambientale**. Altro ambito di a'importanza va ritrovato nel **turismo**, costituito dagli stabilimenti balneari e le spiagge del **litorale** ma anche dall'attrattiva di carattere ambientale e **naturalistica** rappresentata dalle **pinete**. Tra il litoralee il centro storico una **fitta rete di campi** costituisce una forte **risorsa agricola** per tutta la provincia. All'interno del **centro storico** sono presenti ben 8 monumenti preservati dall'Unesco e di ampio richiamo per il turismo **culturale**, mentre appena fuori dal suo perimetro e' presente l'area archeologica di Classe.



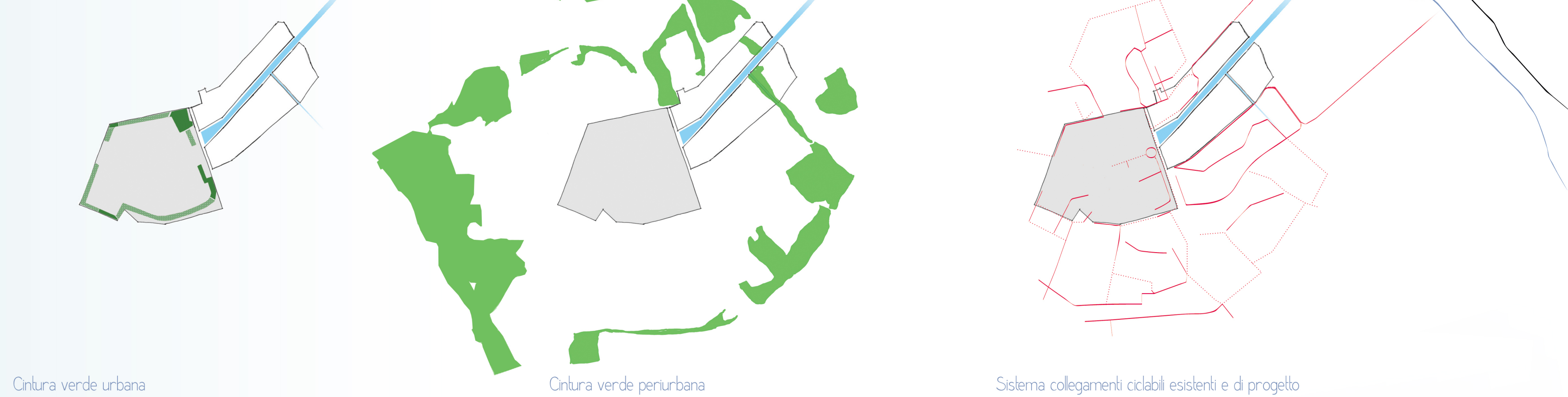


MOBILITA'



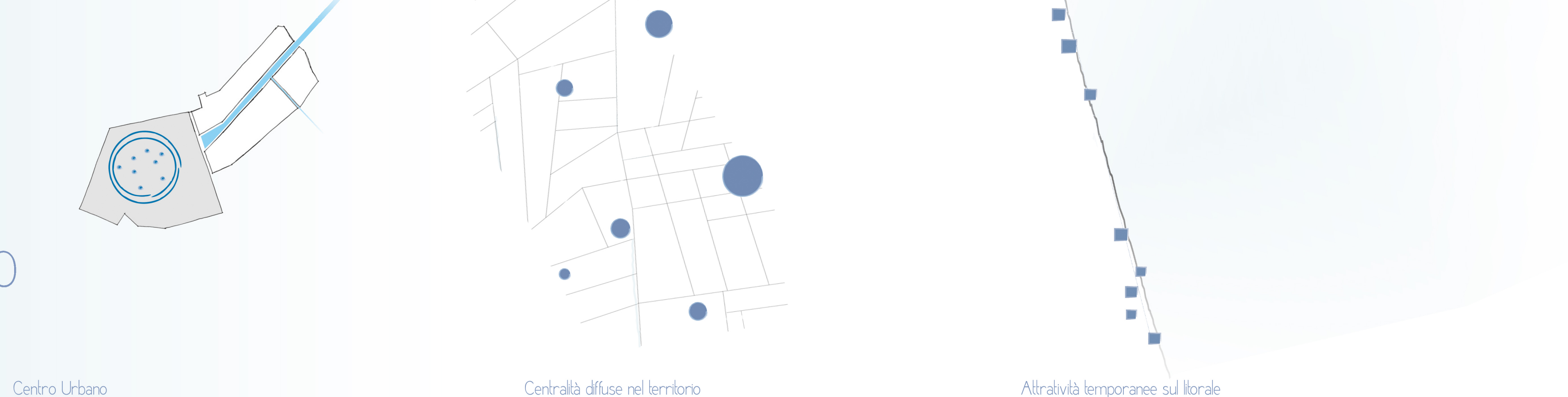
La mobilità nel territorio di Ravenna si articola attraverso una logica di rete che vede come elementi principali i due grandi anelli della circolazione. Il primo si sviluppa attorno alle mura del centro storico ed è pensato per sopportare e distribuire il carico di traffico carrabile urbano dei veicoli dei cittadini. Il secondo anello invece, veicola principalmente il flusso di traffico dei mezzi pesanti entro il territorio ottimizzando i collegamenti delle diverse aree produttive. In ambito cittadino è la connessione tra le parti è garantita da un efficace servizio di trasporto pubblico su gomma che offre ai cittadini la possibilità di raggiungere, ad esempio, le località sul litorale o gli altri nuclei urbani circostanti in tutti i periodi dell'anno.

AMBIENTE NATURALE



Le aree verdi del territorio di Ravenna sono diffuse secondo una distribuzione pressoché casuale. All'interno delle mura storiche della città sono presenti diversi parchi pubblici urbano valorizzati, ma senza un effettiva continuità spaziale. Proprio l'esistenza delle mura storiche permette di organizzare un sistema fluido di spazi verdi connessi tra loro come a realizzare una "cintura verde". Al di fuori delle mura gli ambienti verdi sono diffusi in maniera più sporadica. Cercando di re-integrare o di promuovere il concetto di parco agricolo l'obiettivo dei piani esistenti è quello di unire tutti gli ambienti pregevoli esistenti attraverso una seconda cintura, detta periurbana. Entro questi ambienti naturali si snodano il gran numero di piste ciclabili esistenti che integrate con quelle di progetto prevedono la realizzazione di un sistema completo, in grado di coprire buona parte del territorio comunale fino a raggiungere la pineta e il litorale.

ATTRATTIVITA' E SERVIZI



La distribuzione dei servizi e delle attività nel territorio ravennate ci permette di definire una situazione piuttosto chiara, in cui troviamo in primis un gran numero di elementi attrattivi collocati entro le mura del centro storico. Attorno ad esso ruotano i piccoli nuclei urbani collocati perifericamente come satelliti e costituiti da un sistema di servizi piuttosto omogeneo che permette loro di essere autosufficienti, sia che essi si trovino collocati nel territorio rurale, sia che essi si trovino nei pressi del litorale costiero. Proprio il litorale costiero è animato da una serie di attrazioni, che potremmo definire "temporanee", che si attivano e disattivano a seconda del periodo di tempo in cui ci troviamo, garantendo soprattutto nel periodo estivo una alternativa ai centri di attrazione collocati nel centro storico.



Il canale che collega Ravenna al Mare è lungo 11 chilometri. Nel 1748 furono inaugurati il nuovo porto canale e la nuova darsena nell'attuale posizione e fu denominato Canale Corsini in onore dell'allora Papa regnante: Clemente XII Corsini. Negli anni successivi si svilupparono i primi insediamenti portuali, che si caratterizzarono in particolare come attività commerciali o per lavorazioni medio-piccole.

ATTRAVERSO GLI EDIFICI

edifici esistenti tra il 1860 e il 1920



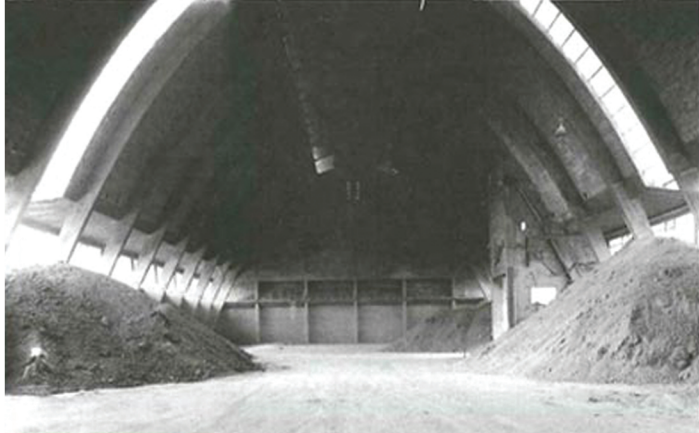
Nel 1860 vennero effettuati i lavori di escavazione del canale e di allargamento della darsena promossi da Luigi Carlo Fanni, questi lavori consentirono l'accesso e l'attracco di navigli mercantili di maggior tonnellaggio, è di quegli anni infatti il riconoscimento dello scalo di Ravenna come "porto nazionale", fatto che ha permesso di accedere ai finanziamenti statali.

edifici esistenti tra il 1920 e il 1943



Nel primi del '900 il porto di Ravenna registrò una discreta movimentazione delle merci (circa 300.000 tonnellate/anno) principalmente derivale dall'indotto agricolo. Nel 1913 il porto di Ravenna fu sede del compartimento marittimo e della Capitaneria che ne rafforzò il ruolo di porto nazionale. In questi anni si insediarono attorno alla darsena le prime attività industriali: due uffici cereali, una raffineria di zolfo, uno ufficio, un cantiere navale, una veleria costiera. L'area della Darsena divenne la prima area industriale di Ravenna.

edifici esistenti tra il 1943 e il 1971



Negli anni '50 si evidenziarono le nuove esigenze del trasporto marittimo, che richiedeva aree più estese e raggiungibili da navi di maggiori dimensioni, così come si evidenziò la necessità di migliori collegamenti stradali e ferroviari per il porto. Si andò così verso la realizzazione del nuovo porto industriale/commerciale di Ravenna collocato più verso mare rispetto alla vecchia darsena. Questa scelta segnò il declino della Darsena come scalo portuale e progressivamente le attività si trasferirono nel nuovo Porto.

edifici esistenti tra il 1971 e il 1993



Se fino a questo periodo la competitività delle economie regionali definiva "periferiche" si misurava soprattutto sulla capacità di attrarre o di generare iniziative industriali, in questi due decenni si va invece affermando, anche per queste realtà, la necessità di potenziare soprattutto i servizi, per collegare queste economie ad un arco di interesse più ampio. C'è un gap da colmare se si vuole evitare che le difficoltà diventino un vincolo per le capacità di adattamento e trasformazione dell'economia romagnola.

2 EVOLUZIONE STORICA

1780

Porto Corsini assume importanza a livello nazionale: sviluppo, crescita economica e commerciale.

1860



Con l'avvento della ferrovia nel 1963 viene istituito il collegamento ferroviario Ravenna-Castelbolognese, a cui seguirà nel 1884 il collegamento Rimini-Ravenna.

1884



35 muratori costituiscono la "Società anonima cooperativa fra gli operai, muratori e manuali del Comune di Ravenna" che nel 1909 si fonde con quella dei Cementisti sotto il marchio CMC.

1901



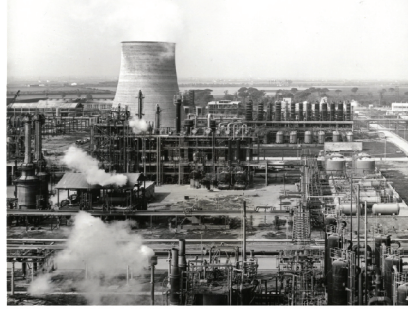
Il 1900 vede il sorgere di molte nuove industrie: Montecatini e Pansar per la lavorazione della latta, l'Eridania per lo zucchero, SRI per la produzione di fertilizzanti, la Calegan per la lavorazione della gomma, la raffineria di zolfo dell'Almagè e la fonderia Rossetti.

1928



Negli anni '50 Ravenna si industrializza con la costruzione della raffineria Saroni e dello stabilimento Anic Faltori favorevoli al decollo industriale furono la stabilità politica, l'investimento di capitali provenienti dall'estero e i bassi salari.

1950

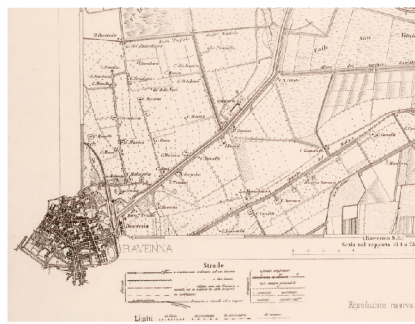


1748



Realizzazione del porto canale e della nuova darsena nell'attuale posizione: recuperando parte del letto del fiume Montone per volere del Cardinale Giulio Alberoni.

1851



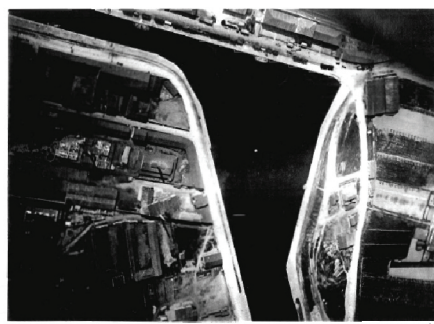
All'inizio dell'Ottocento il tracciato del Candiano fu modificato dal cardinale Agostino Rivarola, che raddrizzò il tratto più tortuoso e fece costruire la strada che affiancava il canale fino al porto.

1892



Viene realizzato l'intervento di modifica della forma dello squero in testa al Candiano e la bonifica delle aree circostanti.

1907



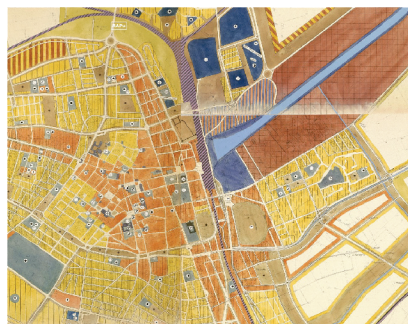
Il primo PRG della Città, curato dall'Arch. Filippone, mostra particolare attenzione all'accessibilità su via delle Industrie.

1942

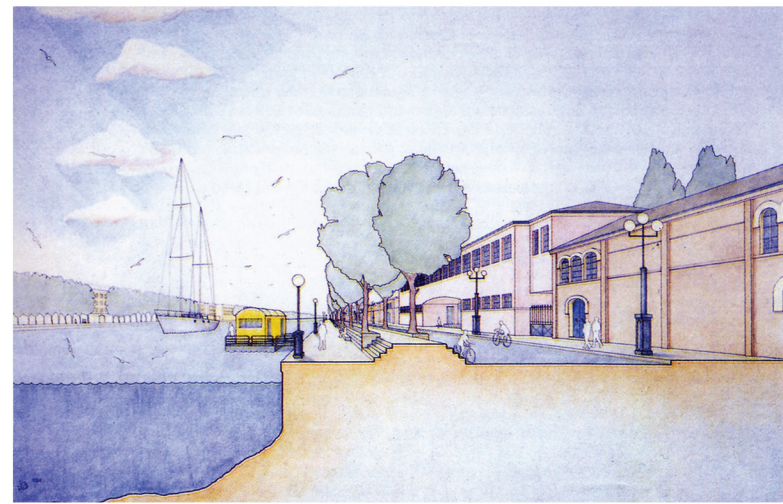
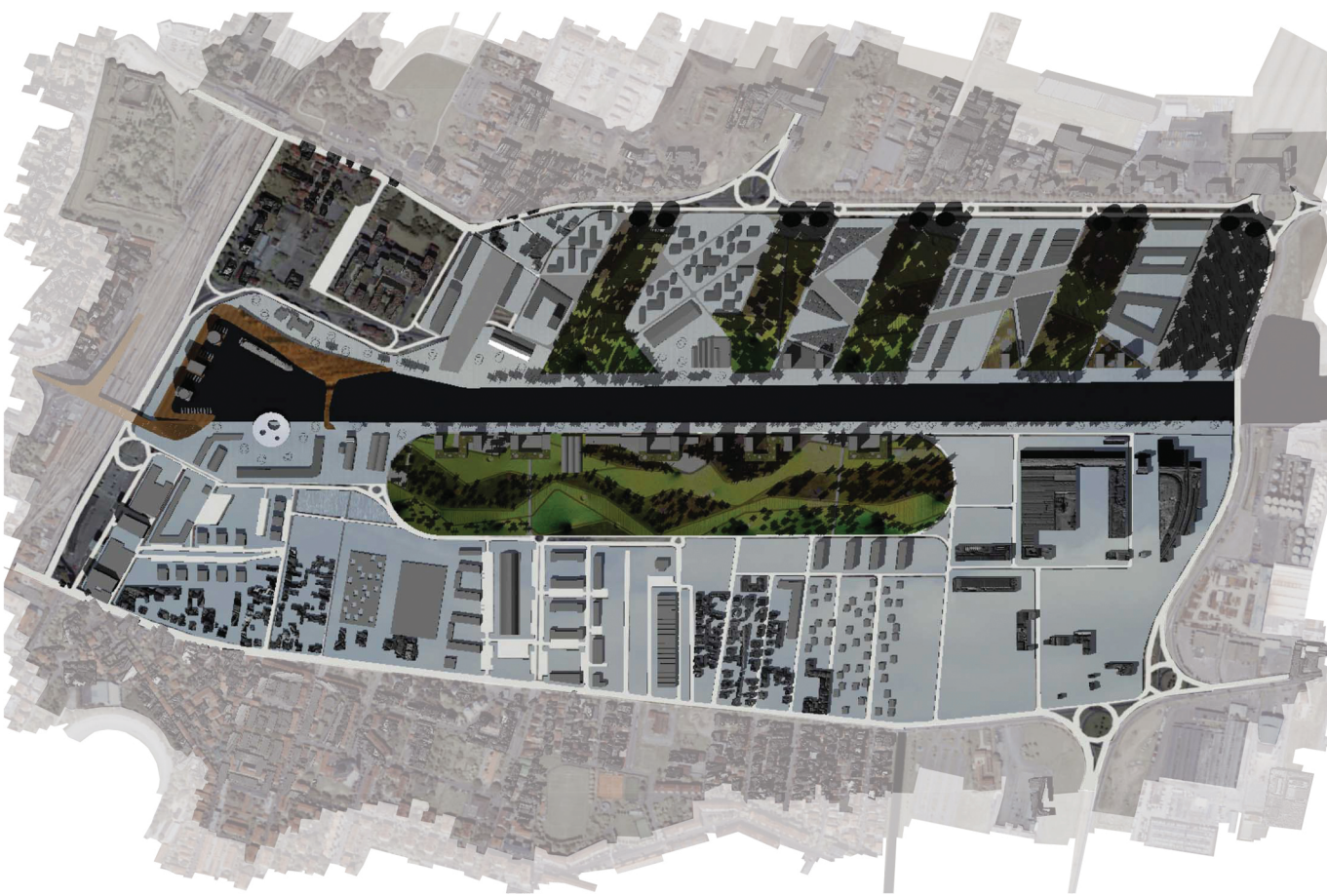
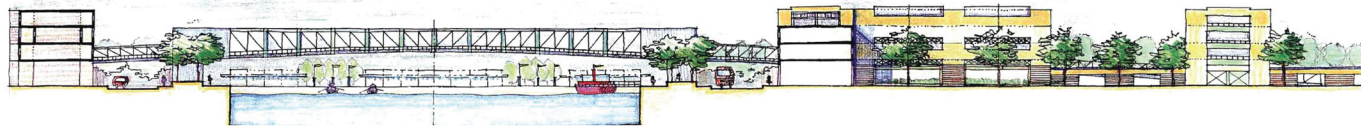
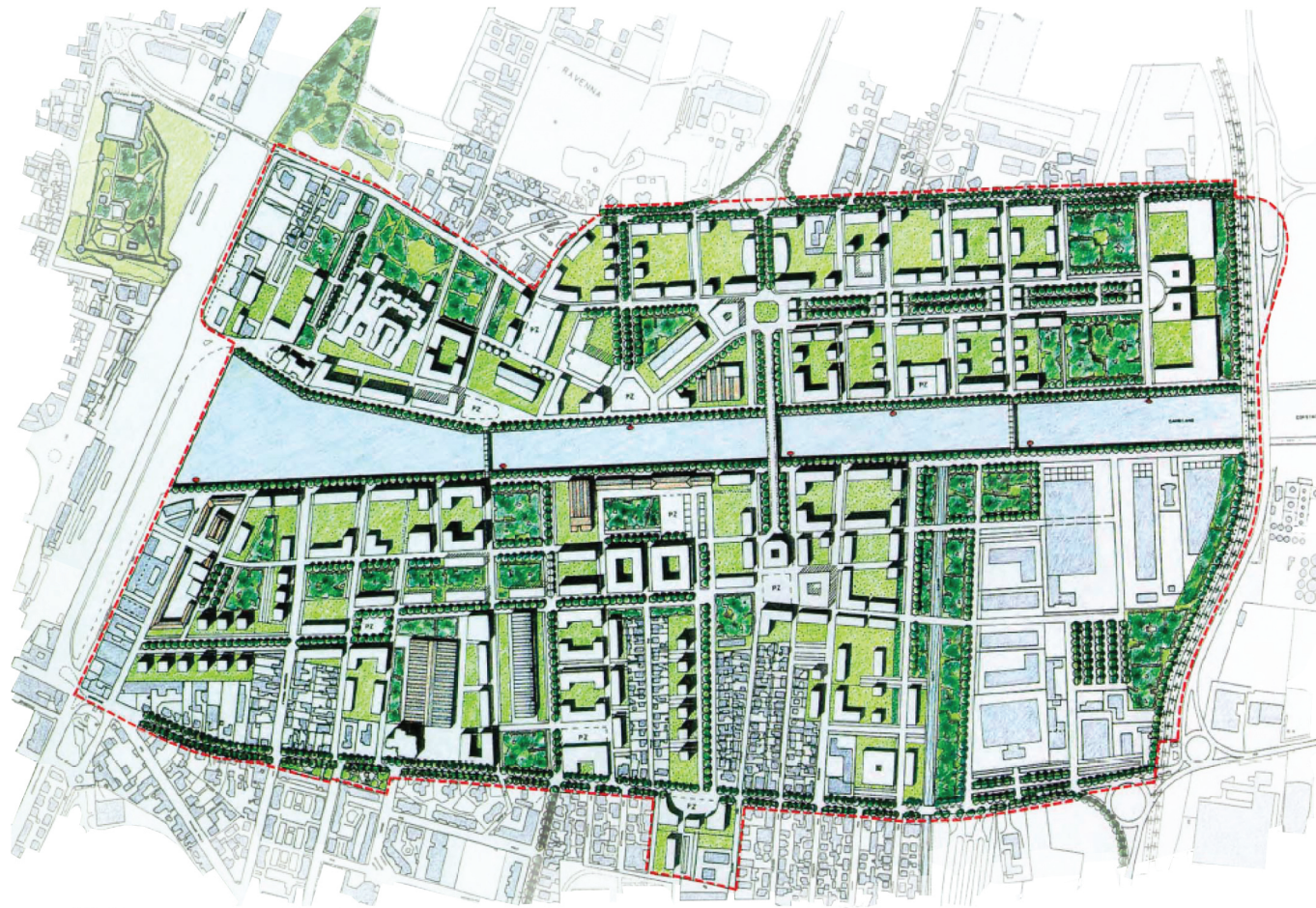
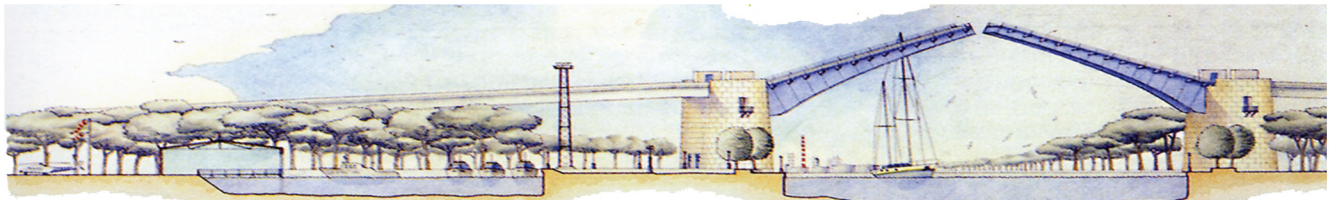


Il Piano Quaroni salvaguarda l'area circostante il mausoleo di Teodorico come area a verde pubblico mentre nell'intorno prevede una vasta zona di espansione.

1962

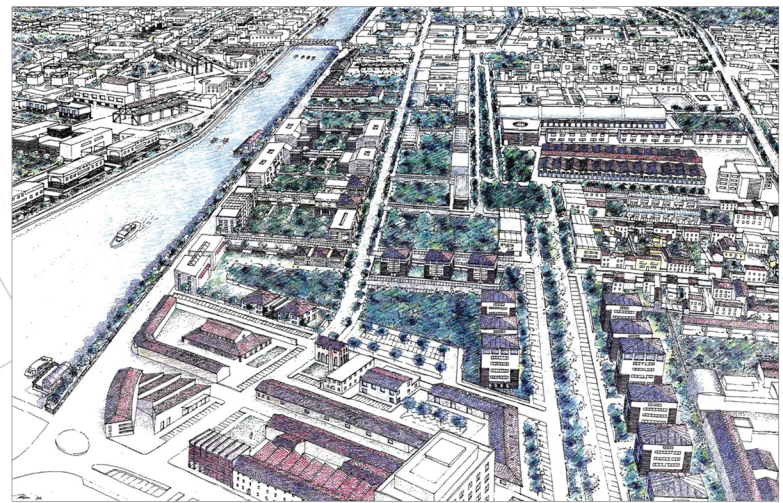


I PIANI PER LA DARSENA DI CITTA'



CASADIO-GROSSI-MINARDI, PROGETTO MARMARICA, 1969

Il cosiddetto "piano Marmarica" viene sviluppato durante il 1969 dall'omonima società Marmarica s.r.l. composta da CMC, Calcestruzzi spa, I.T.E.R. e CEPRAL. La società incarica i progettisti Malta Casadio, Giuseppe Grossi e Bruno Minardi di realizzare una ipotesi che prevedesse il recupero e la valorizzazione effettiva del waterfront sul canale Candiano regolamentando lo sviluppo del sistema infrastrutturale, leso ad esaltare i caratteri forti dell'economia locale. Già a partire da questo piano vengono introdotti diversi temi ancora attuali, come l'ipotesi di introdurre una stazione ponte o la scelta di impostare un assetto stradale generale preciso, lasciando flessibilità alle scelte non definitive. Questo progetto si sviluppa su 4 punti: il riassetto dei collegamenti, la riconversione ad uso terziario di alcune aree nella parte sinistra del Candiano, il trasferimento e la riqualifica di alcuni insediamenti industriali nella parte destra del canale Candiano e la riconversione dell'estremità urbana del canale come portualità turistica.



MARCELLO VITORINI, PIANO RIQUALIFICAZIONE URBANA, 1993

Con questo piano Vitorini intende dare un ordinamento regolare al completamento dell'esistente, concludendo l'edificato industriale con il nuovo tessuto urbano attraverso un'attenta distribuzione degli spazi verdi. Un aspetto trascurato all'interno del progetto di Vitorini è senz'altro lo studio del collegamento della darsena con il centro storico. Il piano di Vitorini è stato pensato come un intervento complessivo che, probabilmente a causa di una eccessiva rigidità progettuale, presenta attualmente soltanto una parziale attuazione dell'intervento, dovuta in parte anche alla mancata scansione delle fasi temporali di realizzazione. A causa delle problematiche relative al mancato completamento del piano di Vitorini per la Darsena, l'amministrazione comunale ha pensato di rivolgersi ad un consulente esterno per affrontare la risoluzione del "problema" Darsena.



STEFANO BOERI, MASTERPLAN DARSENA DI CITTA', 2005

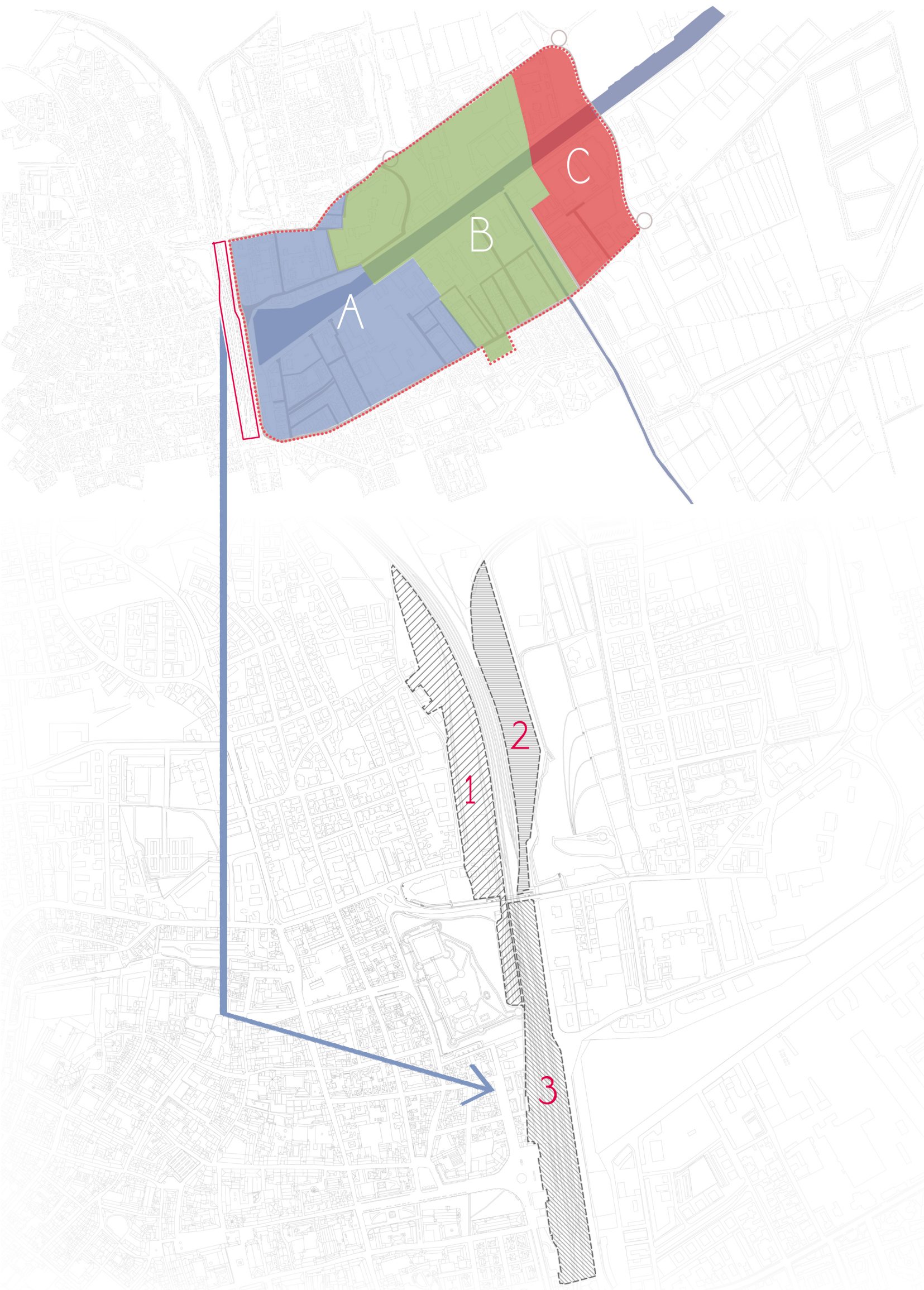
Il piano di Boeri, se così possiamo definirlo, modifica le priorità affrontate dal piano precedente evidenziando una forte concentrazione degli spazi verdi e una differente densità di tessuto urbano caratterizzata da una minor rigidità compositiva. Boeri a differenza di Vitorini affronta la problematica del superamento del limite ferroviario, curando un'ipotesi di collegamento della darsena con il centro storico. Boeri dopo la prima proposta di piano ne effettua una seconda, che mantiene la concentrazione di spazi verdi nella parte sud e adotta invece una differente distribuzione del tessuto urbano nella parte nord, alquanto discussa per la sua forme circolari in totale contrapposizione con il tessuto urbano circostante.

LE TRASFORMAZIONI DELLO SPAZIO URBANO E DELLE PRATICHE DI PIANIFICAZIONE

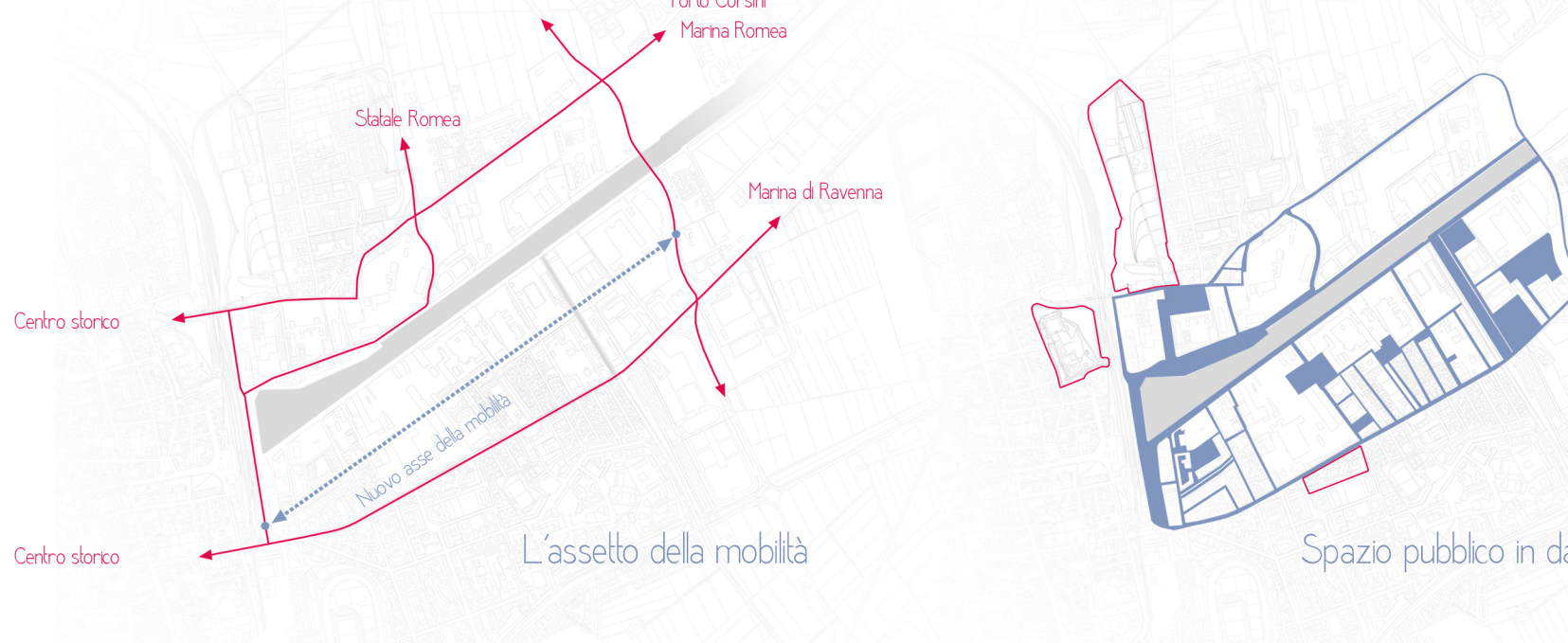


UN PIANO PER LA DARSENA

COME L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE VEDE LA DARSENA



LE STRATEGIE DEL PIANO



SUGGERIMENTI



3 PIANO OPERATIVO COMUNALE 2011

ALMA MATER STUDIOIUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA FACOLTA' DI ARCHITETTURA 'ALDO ROSSI' DI CESENA

ANNO ACCADEMICO 2010/2011

Relatrice Prof.ssa VALENTINA ORTOLI

Co-relatori: Arch. ENRICO BRIGHI - Arch. STEFANIA PROLI

Studenti: GIAN PAOLO FRANCESCHINI - RUBEN CASADEI

COME NASCE IL PIANO

Nonostante le elaborazioni successive e gli studi di fattibilità effettuati, possiamo confermare che il POC tematico per la **Darsena** di città si sviluppa prevalentemente a partire dalle elaborazioni definite nel **PRG del '93**. Per la realizzazione del piano regolatore sono state individuate delle **quantità** di superficie ben precise, e sarà a partire da questo dimensionamento che l'amministrazione ha elaborato un nuovo piano per il quartiere darsena **incrementando** percentualmente le quantità presentate.

DATI PROGETTO RELATIVI AL PRG DEL 1993

|  |  |
|--|--|
| Superficie Area 136000mq<br>Superficie Totale utile 322800mq<br>Standard Totale 235840mq<br>Indice medio 0,24mq/mq | RESIDENZIALE<br>Su = 177400mq - 50mq/abitante<br>Standard 106500mq                     |
| FASCEA "A" ~30% min Terziano = 41800mq<br>70% massimo Residenza = 97400mq  | TERZIARIO<br>Su = 126500mq<br>Standard: 75900mq VERDE (60%)<br>50600mq PARCHEGGI (40%) |
| FASCEA "B" ~50% max Terziano = 60000mq<br>50% max Residenza = 60000mq<br>20% max Produttivo                        | PRODUTTIVO<br>Su = 18900mq<br>Standard 18900mq VERDE (100%)<br>950mq PARCHEGGI (5%)    |
| FASCEA "C" ~20% min Terziano = 4700mq<br>80% max Produttivo = 18900mq  |  |

Il successivo **PSC del 2003** conferma quasi completamente gli obiettivi e le strategie evidenziate dal PRG del '93, facendo emergere nuovamente gli **oneri** di urbanizzazione primaria e secondaria, e aggiungendo oneri aggiuntivi sulla realizzazione di opere pubbliche di valenza generale. Viene introdotto un indice di edificabilità sulle aree demaniali di banchina gestite da Autorità Portuale pari a una Superficie utile complessiva di mq 33600. Le risorse economiche ricavabili complessivamente sono da **reinvestire** nelle opere di valenza generale della darsena di città e prioritariamente per la **riqualificazione** dell'acqua. Viene innalzato il limite di **altezza** degli edifici fino a un massimo di 40,00 ml raggiungibile in alcune aree del **waterfront** infine viene affrontato il tema della **stazione ferroviaria**, ipotizzando come possibile intervento quello di ristrutturazione del comparto, inteso come nodo di **interscambio** per il trasporto e la rete ciclopedonale, in connessione con la riconversione ad usi urbani della **Darsena** di Città. Tema approfondito nello studio per la realizzazione del **protocollo** di intesa.

PROTOCOLLO DI INTESA F.S.

Il protocollo preliminare d'intesa tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, F.S.-Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna riconosce la strategia del **progetto** di riqualificazione della Darsena di città e condivide la necessità di **trasformare** l'attuale stazione ferroviaria in elemento **cerniera** tra il centro storico di Ravenna e la Darsena, trasformazione che è da risolvere con specifica progettazione il cui iter è a carico del Comune. La progettazione dovrà interessare l'ambito della stazione nonché l'attacco sulla testata del canale Candiano, oltre all'edificio ex Dogana. Sono assegnate **capacità** edificatorie all'ex scalo merci pari a mq 34.500 di cui 17.200 localizzabili nell'ex scalo e da **rilocalizzare** in Darsena mq 17.280, mentre per quanto riguarda la stazione ferroviaria sono assegnati mq 20.000 di cui mq 10.000 da rilocalizzare in Darsena. Le **risorse** economiche ricavate dalle due operazioni saranno destinate a finanziare gli **interventi pubblici** di valenza generale previsti per l'intero ambito.

| AREE INTERESSATE      | SUPERFICIE TERRITORIALE | CAPACITA' EDIFICATORIA (SUC) | DA RICOLLOCARSI IN DARSENA |
|-----------------------|-------------------------|------------------------------|----------------------------|
| 1 - Ex scalo merci    | 43.000 mq x (UT=0,5)    | 21.500 mq                    | 10.530 mq                  |
| 2 - Binario Teodorico | 27.000 mq x (UT=0,5)    | 13.500 mq                    | 6.750 mq                   |
| 3 - Stazione FS       | 50.000 mq x (UT=0,4)    | 20.000 mq                    | 10.000 mq                  |

LE SCELTE FATTE - Vincoli urbanistici da rispettare

- 1-Parametri edili e **meccanismi perequativi**
- 2-**Capacità edificatorie** "di base" definite dal Prg '93 e confermate dal PSC
- 3-Introduzione indice di edificabilità sulle **aree demaniali** di banchina gestite da Autorità Portuale pari alla superficie utile complessiva di 33.600 mq re-investendo le risorse economiche primariamente per la bonifica del Candiano
- 4-Capacità edificatoria RFI derivante dall'ex scalo merci pari a 17.280 mq e capacità edificatoria RFI derivante dal comparto stazione pari a 10.000 mq, entrambe da **ricollocare in Darsena**, re-investendo le risorse economiche primariamente per la bonifica del Candiano
- 5-Capacità edificatoria di **Edilizia Residenziale Sociale** (L.R. 6/2009) prevista con indice pari 0,05 mq/mq del subcomparto di destinazione.
- 6-**Incremento dell'altezza** degli edifici fino a un massimo di 40 metri in alcune aree del waterfront. Sono raggiungibili altezze maggiori per elementi architettonici a torre finalizzati alla realizzazione di piattaforme di percezione dei paesaggi di Ravenna
- 7-Oltre agli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria dovuti, definizione dei **contributi aggiuntivi** per la realizzazione delle opere pubbliche di valenza generale.
- 8-Classificazione degli edifici di valore individuati dal **programma di riqualificazione urbana (PRU)**

SUPERFICIE TERRITORIALE (ST) misura in mq l'intera superficie dell'area.  
INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA (UT) rappresenta la SUC massima realizzabile per ogni mq di ST, il rapporto è espresso in mq/mq.  
SUPERFICIE UTILE COMPLESSIVA (SUC) quantità costruibile espressa in mq.

SUC max = ST x UT - Nel caso del POC 2011 è stato adottato questo tipo di ragionamento

ST = 50m x 100m = 5000mq - ipotizzando un indice UT 0,4 mq/mq  
SUC = 5000mq x 0,4 = 2000mq

Per la regione Emilia Romagna si prevede un minimo di almeno 30mq di Standard pubblici che viene ceduto all'ente pubblico da parte di chi vuole edificare, perciò 2000mq/30mq = 66 (Abitanti insediabili)

A questo semplice ragionamento si aggiunge un meccanismo più complesso per calcolare la superficie utile complessiva pensato dall'amministrazione comunale. Il suddetto calcolo si sviluppa sommando 4 differenti fattori:

A- Superficie totale (escluse proprietà pubbliche) x 0,16 mq/mq (UT)

B- Superficie utile complessiva esistente =  
1-Senza Valore = 50% della superficie occupata  
2-Edifici archi Industriale = 100% + 20% della superficie occupata  
3-Edifici valore documentario = 100%+10% della superficie occupata

C- Perequazione/Edilizia residenziale popolare =  
Superficie totale (escluse proprietà pubbliche) x 0,15 mq/mq (UT)

D- Premio Ospitalità = 1/3 della superficie ospitata per Perequazione/ERP

SUPERFICIE UTILE COMPLESSIVA QUARTIERE DARSENA = A+B+C+D

EDIFICI ATTUALMENTE REALIZZATI



LE SCELTE APERTE - Possibili contributi del processo partecipativo

- 1-**Concentrazione volumetrica** su waterfront utilizzando maggiori aree verdi retrostanti
- 2-**Parco lineare** in destra Candiano, localizzato alle spalle del waterfront (BOERI)
- 3-Nuovo sistema della **mobilità**, ipotizzando uno schema complessivo semplificato
- 4-Modalità di superamento dell'attuale **barriera ferroviaria** (stazione ponte)
- 5-Modalità/procedure per la **bonifica** del canale Candiano
- 6-R-utilizzo delle attuali **banchine** e nuove destinazioni d'uso per lo specchio d'acqua
- 7-Usi pubblici per alcune aree a standard individuale genericamente a **verde pubblico**
- 8-**Arretramento** del filobanchina previsto dal PrU in linea con gli edifici di via Magazzini anteriori
- 9-Edifici di **valore** rilevanti ammessi, destinazioni d'uso e nuovi riconoscimenti tra l'edificato esistente
- 10-**Prestazioni** energetiche superiori a quelle previste dagli strumenti urbanistici vigenti (RUE 521)



LE TRASFORMAZIONI DELLO SPAZIO URBANO E DELLE PRATICHE DI PIANIFICAZIONE

LA DARSENA DI RAVENNA COME CASO DI STUDIO



I PROTAGONISTI DEL PRESENTE E DEL FUTURO DELLA DARSENA

42 **Proprieta'**



Sono numerose le proprietà che frammentano la darsena, questo rende ancor più difficile trovare un accordo condiviso.

3 **Enti coinvolti**

Consorzio Nuova Darsena, Agen.da e Nomisma sono le associazioni che intervengono nel processo. La prima come ausilio ai cittadini e ai proprietari nella gestione dei rapporti con le amministrazioni, le altre due come incaricate della risoluzione delle problematiche economiche..

1 **Amministrazione comunale**



Ammistrazione autrice del piano operativo comunale per la darsena di città di Ravenna.

7 **Tecnici comunali**



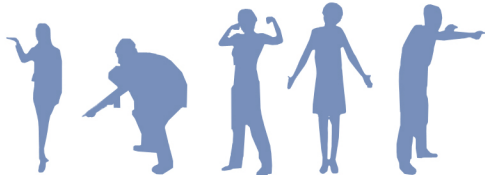
Professionisti incaricati dall'amministrazione comunale di sviluppare e illustrare l'ipotesi di piano, seguendola anche durante la concertazione.

1 **Processo di progettazione partecipata**

Processo attraverso il quale l'amministrazione si propone di discutere con i cittadini tutte le tematiche fondamentali contenute nel POC.



5 **Facilitatori**



Esperti nel campo della partecipazione che grazie ad iniziative mirate guidano il processo e raccolgono il contributo di tutti i partecipanti.

5000 **Residenti**



Residenti attualmente insediati all'interno della darsena di città e direttamente interessati alle dinamiche di cambiamento del quartiere.

7000 **Abitanti teorici**



Abitanti previsti dall'amministrazione comunale attraverso i dati dell'ipotesi di dimensionamento presentata con il POC 2011.

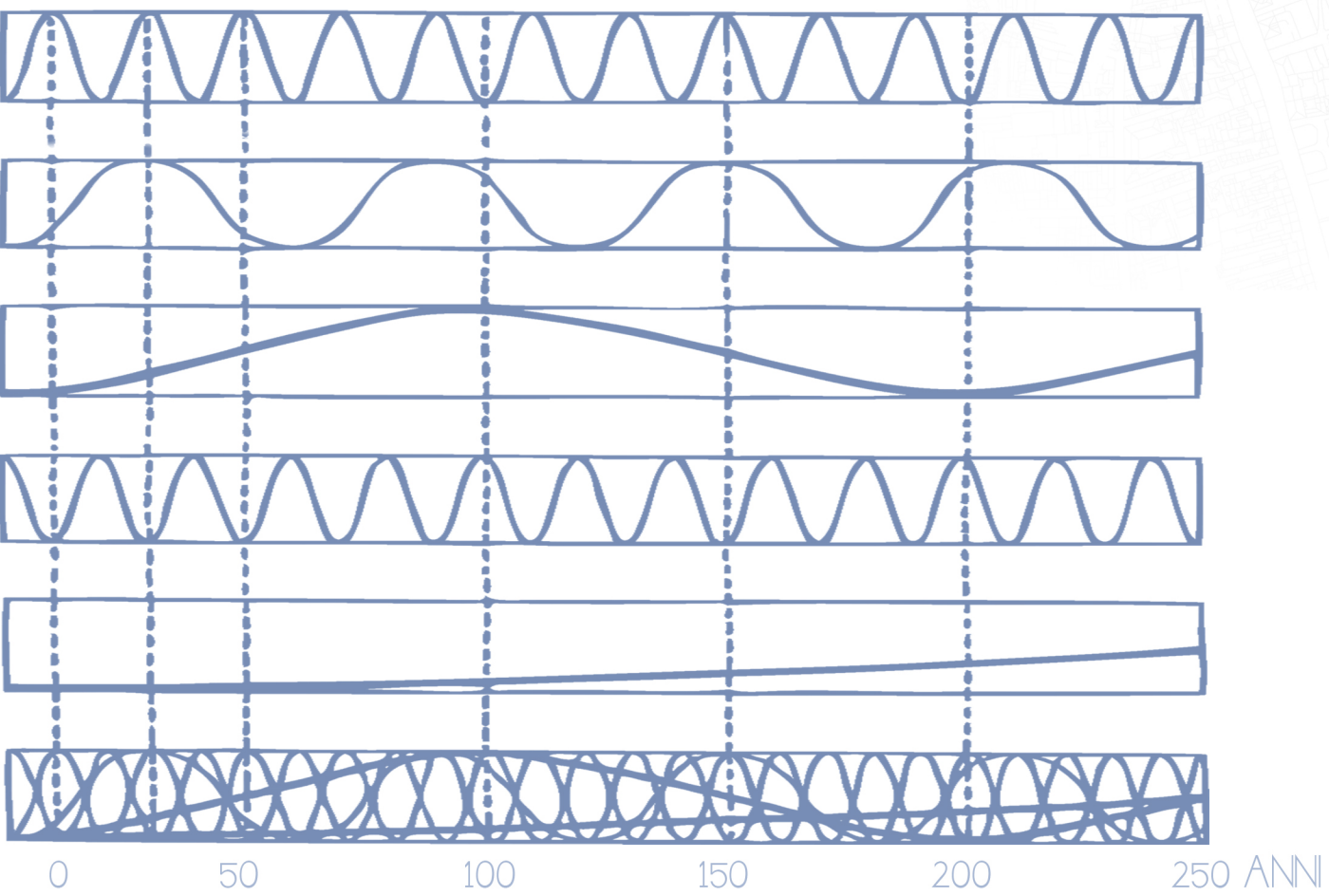


SITUAZIONE ALL'ATTUALITA'

IL PUNTO DI VISTA DEI PROPRIETARI



IL RITMO DELLA TRASFORMAZIONE



IL "CARATTERE PRESENTE" IN DARSENA



LA PAROLA AI PROPRIETARI

Ho smesso di andare agli **incontri** convocati dal Comune sulla **Darsena** da quando ho capito che l'amministrazione vorrebbe realizzare un quartiere, in pratica per **vip**. Ma quali vip dovrebbero venire in Darsena? Se non ha ottenuto **successo** una struttura come **Marinara**, come si potrà fare qualcosa di meglio qui, dove tra l'altro quello che è stato fatto in questi anni ha solo contribuito a **peggiore** il quartiere? Si dovrebbe volare bassi e fare una **riqualificazione modesta**, senza troppi fronzoli. Comunque a me **non interessa** più, io il mio terreno lo lascio anche lì a marcire. Se qualcuno vuole **comprarlo** sono qua. Anzi, se riuscissi a venderlo darei la percentuale di mediazione al vostro giornale.

Giorgio Ricci  
proprietario

Abbiamo presentato negli **anni** scorsi un **progetto** per tutto il comparto, comprese le aree di Tre Erre e Centro Diamante, ma il **Comune** di ce l'ha **boccato**. Siamo davvero di fronte ad un caso in cui pare che tutto sia **bloccato**, pare che si vogliano complicare anche le cose **semplici**. Agen.Da è come se non esistesse e sinceramente non sappiamo più cosa **pensare**.

Anna Tambini  
Proprietaria

Tante belle parole. All'inizio mi sono anche **interessata** ma non si muove nulla. E quel poco che si **muove** in città lo fanno i **soliti** noti: Cmc, Iter, Acmar. E' un dato di fatto. Gli **imprenditori** da fuori non hanno vita facile. E affiora anche un certo **disgusto** quando si guarda al poco che finora è stato fatto: sono degli orrori e non mi faccia aggiungere altro. Il **riferimento** è diretto al condominio realizzato da Iter e alla riqualificazione dell'ex mulino, **rovinando** tutto quello che verrà costruito. Se verrà **costruito**. Per quanto mi riguarda vorrei solo trovare qualcuno a cui **vendere** la mia proprietà.

Claudia Cappelletto  
proprietaria

I proprietari delle aree dismesse: «La Darsena non ci interessa»

I TEMPI DELLA TRASFORMAZIONE



E' indubbio che una **discussione** con la cittadinanza si **importante**, bisogna però tenere anche conto delle **esigenze** dei proprietari che ci sono in quella **zona**. Per quanto sia necessario il processo di **partecipazione**, si tratta pur sempre di aree **private**. In progetti di questo tipo c'è una lunga fase di **confronto**, come accade nei piani regolatori. Bisogna insomma trovare il giusto **equilibrio** tra interesse **privato** ed esigenze **pubbliche**.

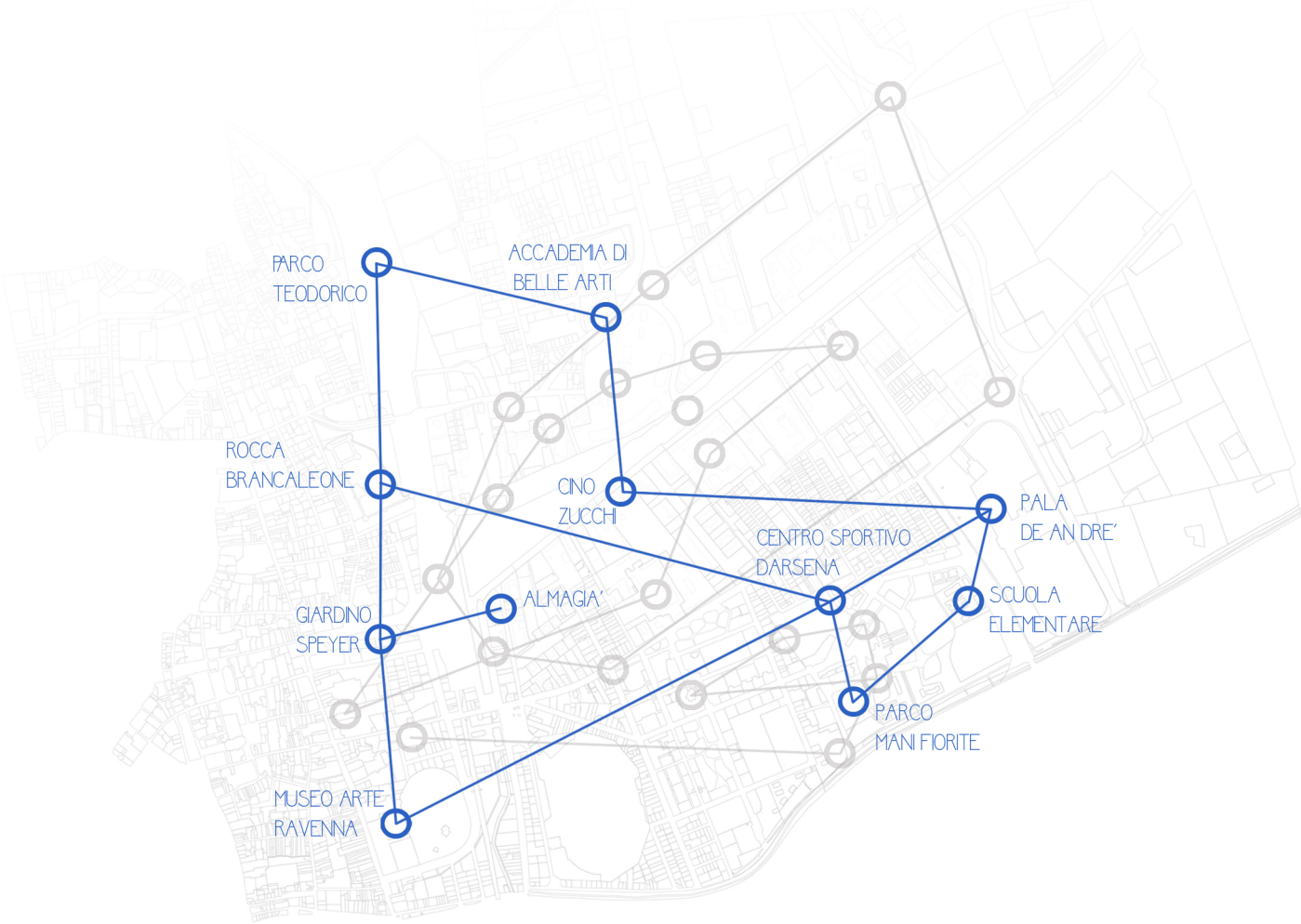
Nell'ambito specifico della riqualificazione della **Darsena** di Città, Autorità Portuale, Camera di Commercio, Comune e Provincia hanno dato vita ad **AGEN.DA**, società istituita nel 2009 per la **gestione** dei rapporti con i proprietari **pubblici** e **privati** con compiti e funzioni connessi all'attuazione del PRU. Si possono ricondurre all'operato di AGEN.DA numerosi **"progetti unitari"**, ovvero masterplan d'insieme per la Darsena che tuttavia **non troveranno** attuazione per il mancato **accordo** tra le parti. E' stato istituito nel **2001** un bando per la realizzazione di uno **studio** di fattibilità a promozione dei programmi di edilizia abitativa prevista dal PRUSST Darsena di Ravenna per la **fattibilità** degli **interventi** attraverso uno studio di marketing territoriale nei confronti di soggetti promotori. Questo **bando** vinto in maniera non del tutto trasparente dalla società di studi economici **Nomisma** non ha tuttavia prodotto nessun genere di **accordo** tra le parti coinvolte. Non è comprensibile la distinzione tra le due società sopracitate, quali Agen.Da e Nomisma, incaricate della gestione delle stesse **problematiche**, che invece di essere risolte, vengono solamente **delegate**.

LE TRASFORMAZIONI DELLO SPAZIO URBANO E DELLE PRATICHE DI PIANIFICAZIONE

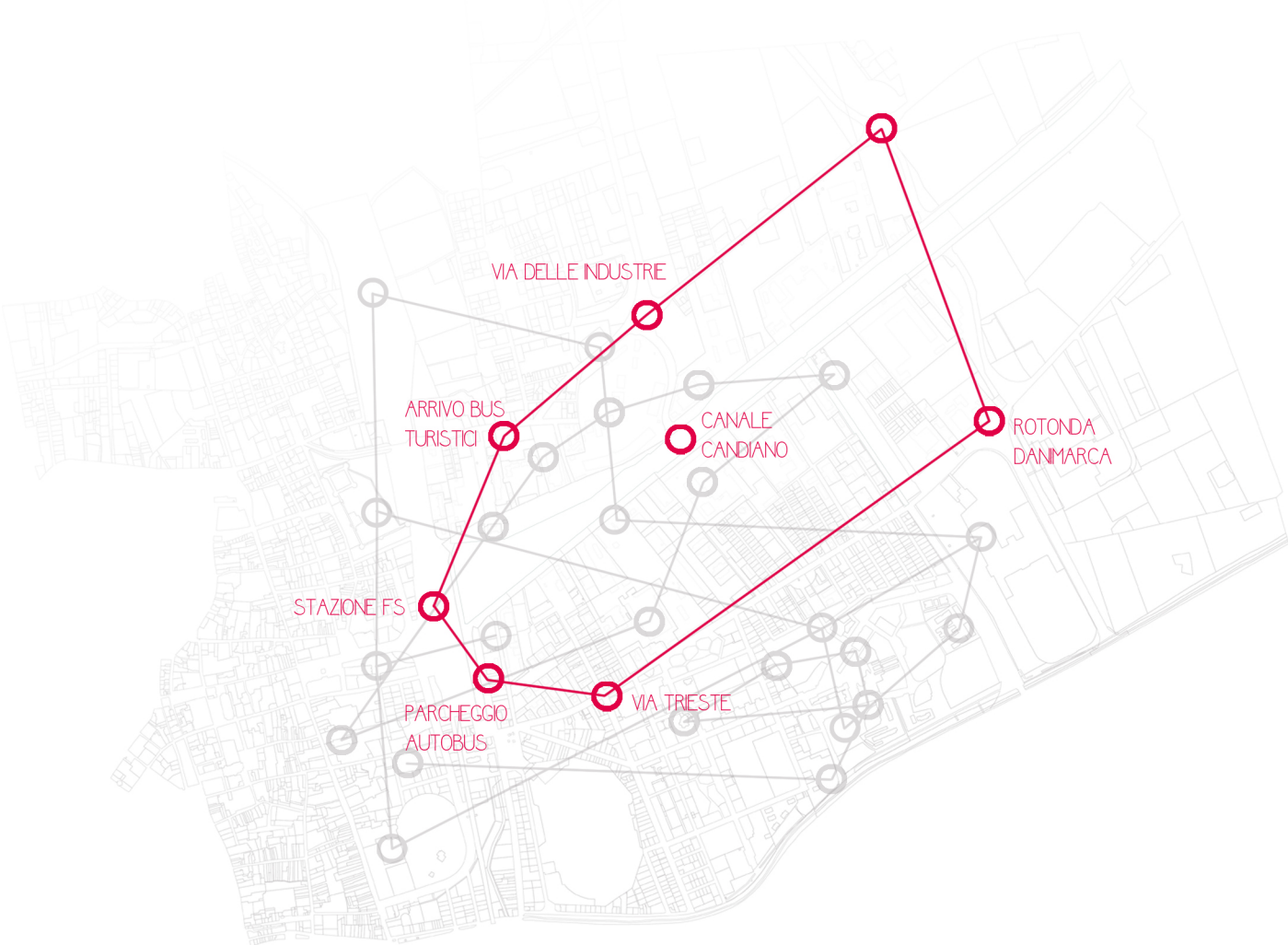
LA DARSENA DI RAVENNA COME CASO DI STUDIO



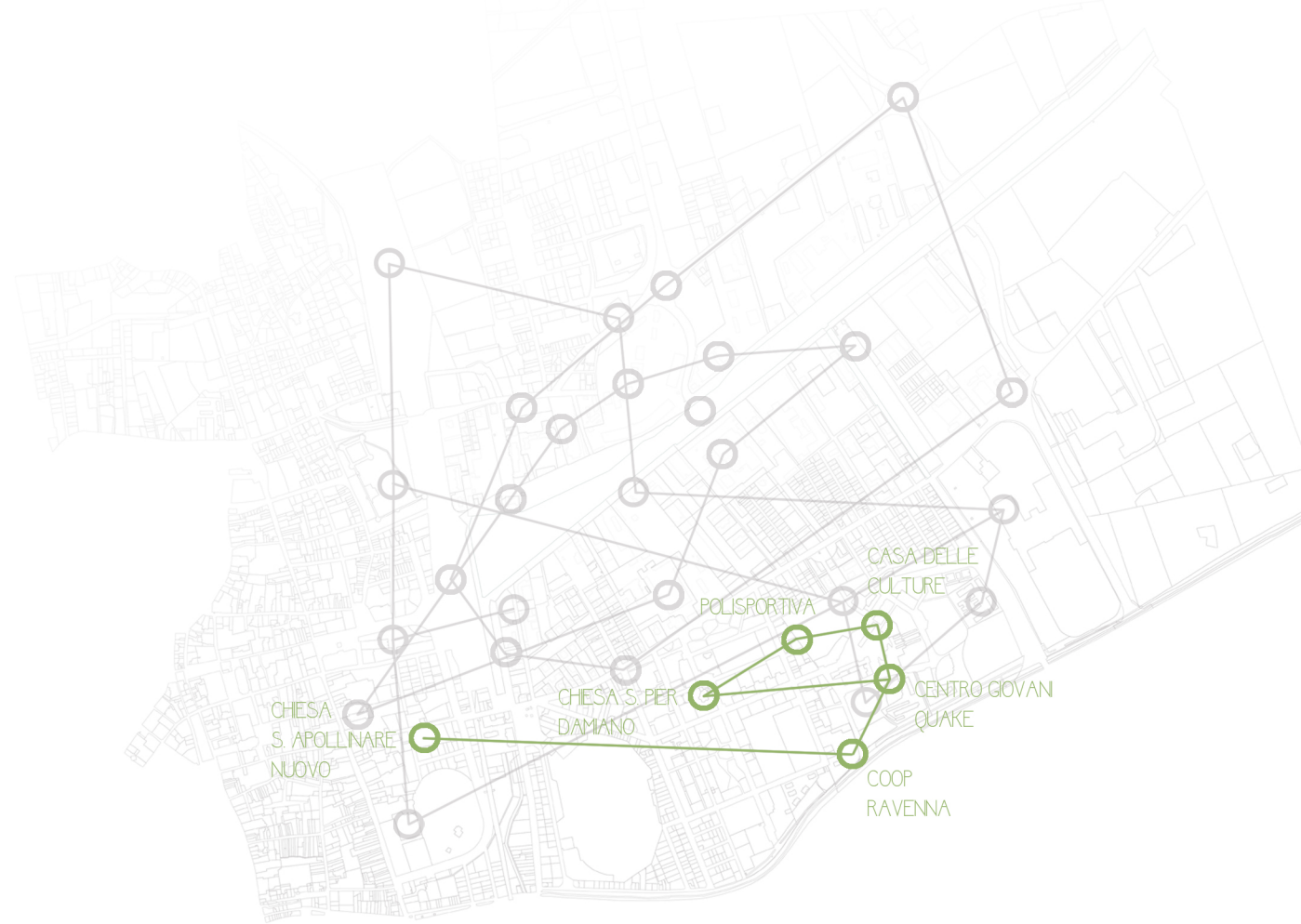
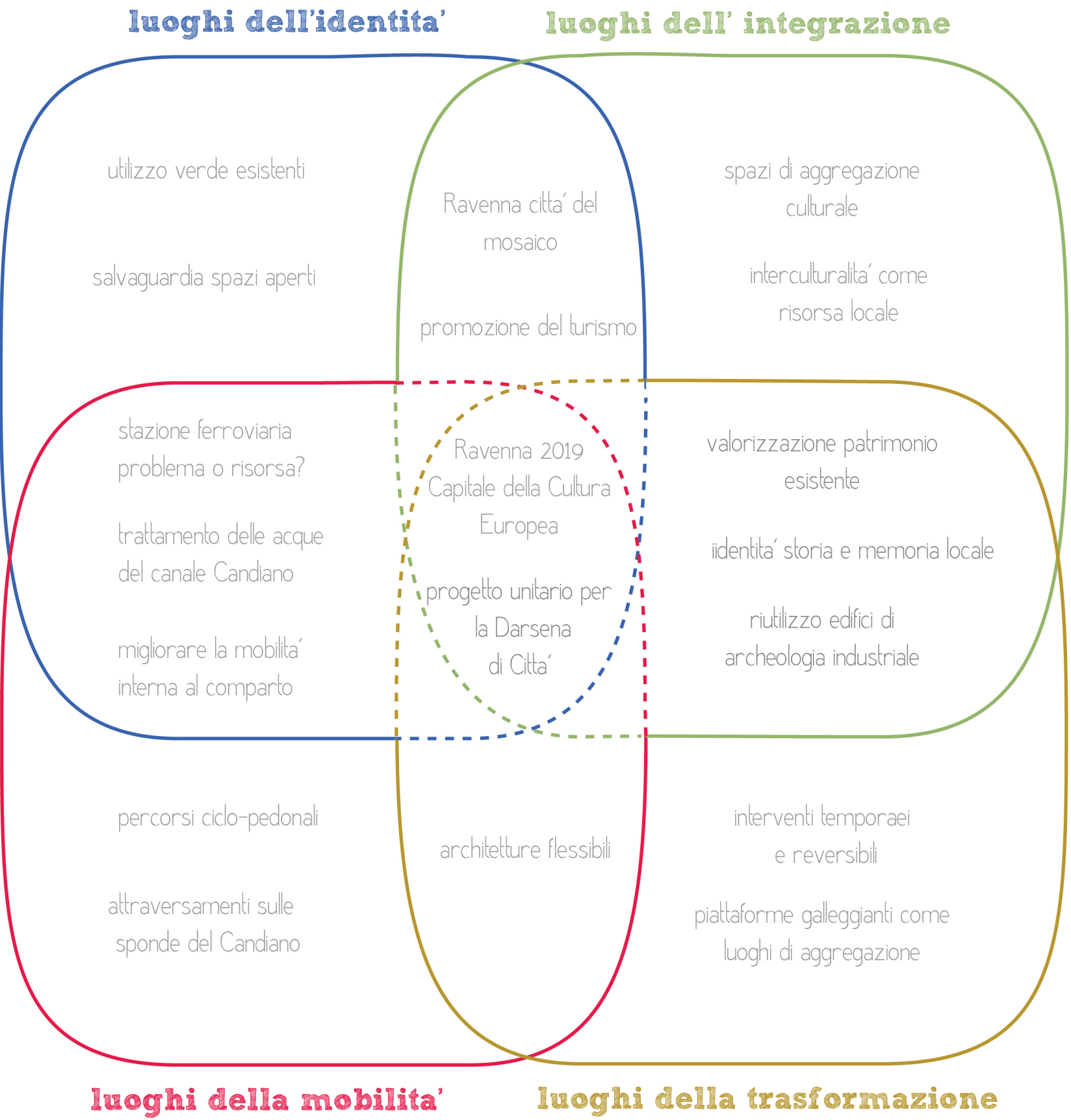
IL CONTRIBUTO DEI CITTADINI



buona qualità vita godibile pulita naturale salubre tranquilla  
vivibile funzionale comoda serena autonoma a misura d'uomo  
movimentata divertente gioiosa luoghi vivi servita intrattenimento  
artistica vivibile locale cittadina aperta vivace verde riconoscibile  
frequentata animata



viabilità transitabilità cerniera centro accessibile fluviale  
collegamenti mare città percorribile ciclabili pedonale passeggiare  
apertura scambio intermodalità integrata ingresso mare  
porto acqua barche vita territorio servizi banchine aperte accogliente pubblica rivalutazione



pluralità dialogo multiculturalità accoglienza coesa tolleranza trasversalità  
intergenerazionalità interculturalità integrazione culturale persone socializzazione  
comunità fratellanza luogo d'incontro socialità attrattiva interessante conversazione spazi vivere relazioni  
scambio culturale ricreatività cittadinanza autogestita libera pace



arte memoria produzione artistica cultura dinamismo spettacoli  
biglietto Ravenna Capitale 2019 Archeologia industriale conservazione patrimonio  
iconicità storia ambientale valorizzazione fabbricati storici storia modernità lavoro recupero riuso luoghi storici  
riqualificazione immobili sociale

Abbiamo molte **aree private**, dobbiamo pensare al futuro ed avere una programmazione lungimirante, cercando di uscire dalla logica della mera logica del profitto immediato. Dovremmo essere in grado di mettere in gioco anche le **proprietà** al fine del bene comune partecipato, anche se diluito nel tempo. Deve essere evitata la frammentazione delle aree di potenziale valenza pubblica cercando di individuare proposte che aiutino ad innalzare anche la qualità della domanda e della attività dei privati. Potrebbero essere ipotizzati anche **interventi temporanei** capaci di innescare iniziative più ampie. La Darsena potrebbe fare parte del parco integrato al sistema formato dal parco del delta del Po e come via per il Mare.

Usare l'**acqua**. Si potrebbero utilizzare **piattaforme galleggianti** sul Candiano come posti di aggregazione dove incontrarsi, mangiare, ascoltare musica, diffondere cultura creativa. A Ravenna vi sono **46 associazioni** alla ricerca di spazio tipo circolo da destinare a **spazi per attività** socioculturali, commerciali e di ristorazione.

Architetture e **spazi temporanei** installazioni reversibili e inseminabili nei vuoti urbani o nei contenitori architettonici già esistenti. Valorizzazione della **identità locale** e storica del luogo, nessun intervento urbanistico troppo invasivo e definitivo di demolizione o costruzione. **Reversibilità** dei **nuovi interventi** nel breve termine o come iniziativa stagionale e al contempo sviluppo stagionale o in pianta stabile nel lungo termine di iniziative e architetture.

Si potrebbe istituire un vincolo sul **POC** per premiare la valorizzazione degli edifici di **archeologia industriale** ai fini pubblici coordinando e istituendo incentivi fra tutti i proprietari.

Riprendere l'esperienza delle "botteghe di transizione" della vecchia formazione professionale prendendo spunto da **realità esistenti** a livello nazionale e internazionale. Un incubatore sociale come start up e un'agenzia che si occupi di fare tramite fra **attività private e associazioni**.

Come intervento iniziale bisognerebbe migliorare la **sistemazione del verde** lungo via Darsena per avere un impatto positivo per chi arriva nella zona dalla stazione. Si dovrebbe inoltre pensare un'alternativa al sottopasso, ora unico corridoio pedonale in Darsena.

Cerchiamo di costruire il meno possibile, **recuperare l'esistente** e soprattutto di "costruire bene". Questo vuol dire non consumare i nostri spazi ma chiedersi come viverli.

Devono essere delineate ed individuate anche delle **linee guida** per le realizzazioni dei privati. Sarebbe auspicabile introdurre facilitazioni che favoriscano iniziative di **partnership pubblico-privata**, agevolando l'intervento alle associazioni in considerazione di quanto emerso dal processo di **partecipazione**.



SITUAZIONE ALL'ATTUALITA'

RAGIONARE SUGLI ASPETTI

La superficie della Città di Ravenna risulta drenata per oltre il 90% dalla Darsena tramite tre idrovore una per ogni bacino di raccolta (Nord Città, Bidente, Pirano).

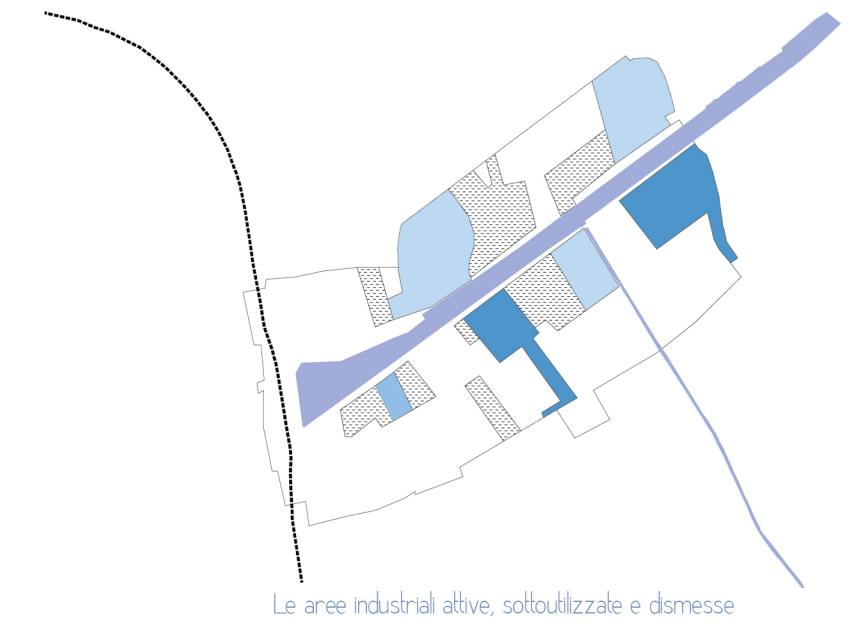
Rispetto alla tipologia del resto della Città che ha un sistema a fogne separate il Centro Storico di Ravenna è servito da una fogna natura mista che raccoglie nelle stesse condotte acque bianche e nere. Tutta la portata nera e tutta la portata mista in tempo di magra di Ravenna vanno a depurazione. In tempo di pioggia, invece, la crescente massa di acqua non viene trasmessa alle pompe idrovore perché metterebbe in difficoltà l'impianto ma viene scaricata direttamente in Candiano. L'amministrazione comunale prevede così la realizzazione di vasche di raccolta delle acque di prima pioggia a soluzione al problema dell'inquinamento del Candiano. A partire dal PRG del 94 viene ipotizzata una soluzione tramite apposite vasche in grado di incamerare le acque meteoriche, trattengono le acque nere e di prima pioggia rilasciandole verso le idrovore solo dopo un primo trattamento di chiarificazione. Le vasche da realizzare sarebbero due, una a sud della testata della Darsena da collocarsi al di sotto di una rotonda stradale. Il costo di realizzazione delle opere secondo le stime effettuate all'incirca 10 anni fa si attestava alla cifra di 83.000.000 €.

| N      | descrizione         | costi €    |
|--------|---------------------|------------|
| 1      | vasca nord città    | 12.000.000 |
| 2      | vasca bidente       | 12.000.000 |
| 3      | bonifica fondi      | 29.640.000 |
| 4      | idrovore            | 13.000.000 |
| 5      | banchina se         | 3.200.000  |
| 6      | banchina di         | 3.200.000  |
| 7      | nuova banchina      | 4.200.000  |
| 8      | visibilità generale | 180.000    |
| 9      | rotonde             | 14.800.000 |
| 10     | piazza sull'acqua   | 2.500.000  |
| TOTALE |                     | 83.000.000 |

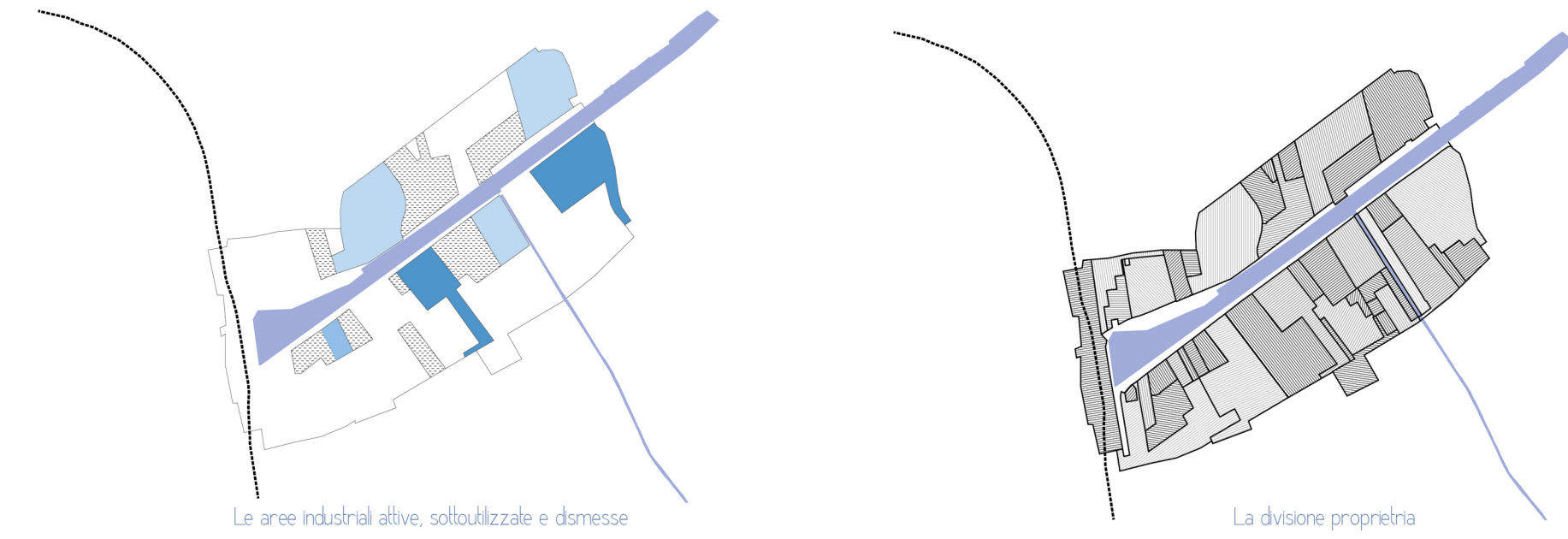
Per quanto riguarda la bonifica delle acque sembra che l'amministrazione comunale non abbia investigato altri metodi o altre possibili soluzioni in alternativa alle vasche di tempesta che oltre a costituire un intervento oneroso ed invasivo sono da considerarsi una soluzione non definitiva. Presupposto per la riqualificazione dell'area diviene quindi la ricerca dei fondi per la bonifica delle acque e per la realizzazione delle opere accessorie. La spesa degli interventi di bonifica sarà diretta causa della capacità edificatoria che verrà successivamente distribuita sul comparto Darsena, perché è attraverso la monetizzazione degli oneri di urbanizzazione che l'amministrazione comunale intende finanziare l'opera di bonifica.

La Darsena di Città ha una superficie territoriale che equivale a quella del centro storico di Ravenna sulla quale si è ipotizzato che il valore dei terreni oggi sia paragonabile al valore dei terreni in centro storico. Seguendo questa ottica di ragionamento, ed essendo a conoscenza che l'indice di utilizzazione legato alla Darsena non è assorbibile dal solo territorio Ravennate e provincia si rende necessaria la ricerca di finanziatori e compratori provenienti dall'esterno. Questo scenario si scontra con la divisione proprietaria caratterizzata da interessi e situazioni economiche differenti e difficilmente conciliabili. Molti proprietari non hanno interesse nel riqualificare le aree, alcuni hanno esplicitamente espresso la scelta di non intervenire causa la difficile situazione economica. La scelta del non intervento comporta che il valore e il potenziale di questi terreni resti inespreso, sia per i proprietari, sia per i cittadini di Ravenna.

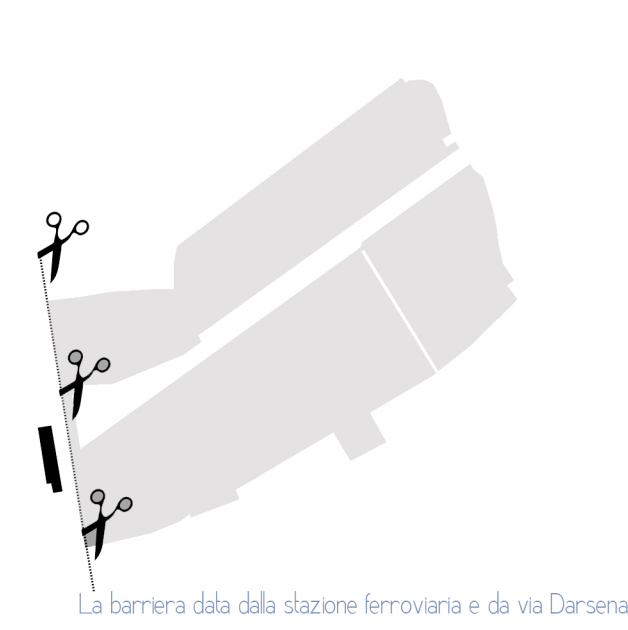
LE CRITICITA' IN DARSENA



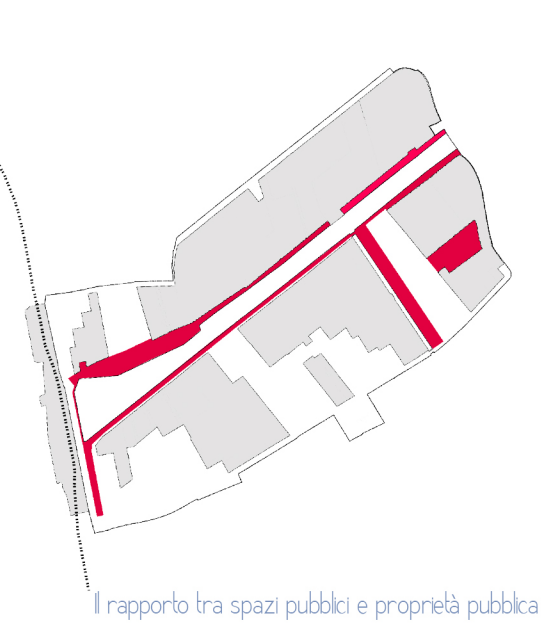
Le aree industriali attive, sottoutilizzate e dismesse



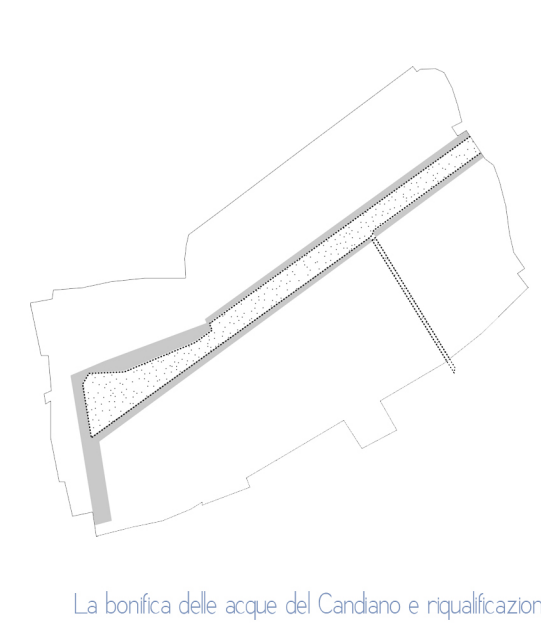
La divisione proprietaria



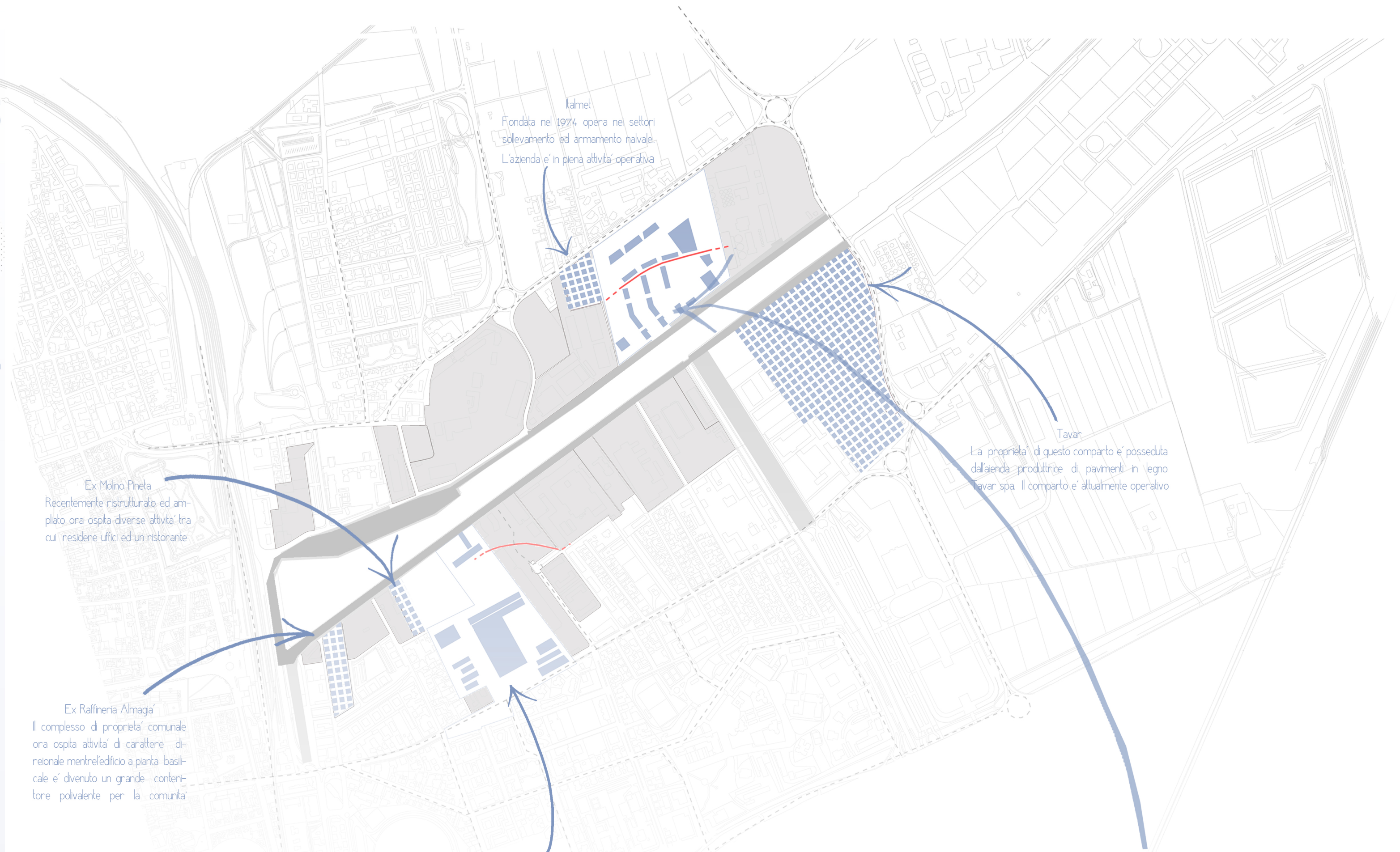
La barriera dalla stazione ferroviaria e da via Darsena



Il rapporto tra spazi pubblici e proprietà pubblica



La bonifica delle acque del Candiano e riqualificazione delle banchine



Italmet  
Fondata nel 1974, opera nei settori sollevamento ed armamento navale. L'azienda è in piena attività operativa

Tavar  
La proprietà di questo comparto è posseduta dalla ditta produttrice di pavimenti in legno Tavar spa. Il comparto è attualmente operativo

Ex Molino Prieta  
Recentemente ristrutturato ed ampliato, ora ospita diverse attività tra cui residence, uffici ed un ristorante

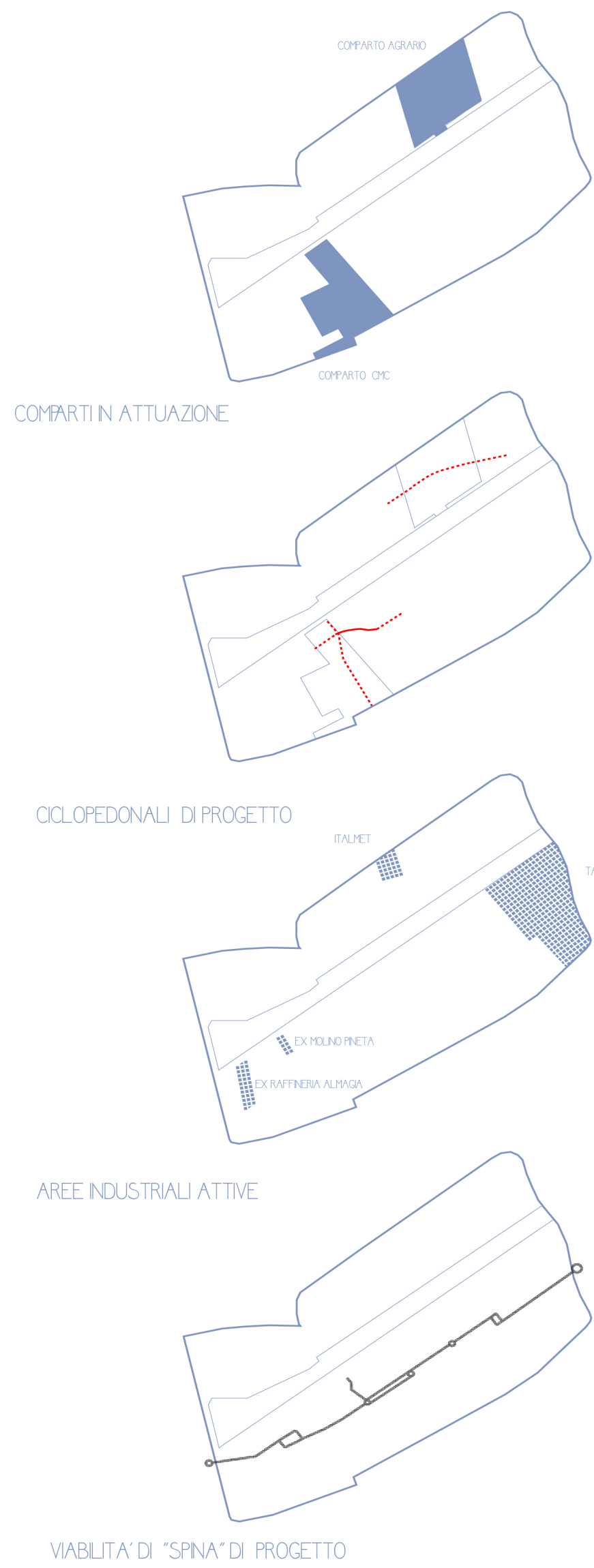
Ex Raffineria Almagia  
Il complesso di proprietà comunale ora ospita attività di carattere direzionale mentre l'edificio a pianta basilicale è divenuto un grande contenitore polivalente per la comunità



Per l'area di proprietà della CMC, cooperativa muratori cementisti, è stato presentato un progetto realizzato dall'architetto Andrea Boschetti di Metrograma, in collaborazione con lo studio Chapman Taylor. La superficie ipotizzata si aggira attorno ai 50.000mq, ma in questo caso si è deciso di mantenere la morfologia di parte dei fabbricati esistenti nel comparto ridestinandoli a nuove funzioni e inserendo negozi e uffici. Anche in questo caso è stato inserito un grande elemento a torre alto circa 70 metri, attorno da un grande spazio pubblico naturale caratterizzato da una promenade centrale.



Nel subcomparto dismesso occupato dall'ex consorzio agrario è ora in corso di attuazione il progetto realizzato dall'architetto Edoardo Preger per una nuova area residenziale mista. Questo progetto vede la totale riconversione dell'area in un ampio complesso costituito da elementi di altezza variabile, che cancella le forme pre-esistenti ricostruendone di nuove.



LE NOSTRE RIFLESSIONI

Abbiamo molte **aree private**, dobbiamo pensare al futuro ed avere una programmazione lungimirante, cercando di uscire dalla logica della mera logica del profitto immediato. Dovremmo essere in grado di mettere in gioco anche le **proprietà** al fine del bene comune partecipato, anche se diluito nel tempo. Deve essere evitata la frammentazione delle aree di potenziale valenza pubblica cercando di individuare proposte che aiutino ad innalzare anche la qualità della domanda e della attività dei privati. Potrebbero essere ipotizzati anche **interventi temporanei** capaci di innescare iniziative più ampie. La Darsena potrebbe fare parte del parco integrato al sistema formato dal parco del delta del Po e come via per il Mare.



Silvano

Usare l'**acqua**. Si potrebbero utilizzare **piattaforme galleggianti** sul Candiano come posti di aggregazione dove incontrarsi, mangiare, ascoltare musica, diffondere cultura creativa. A Ravenna vi sono **46 associazioni** alla ricerca di spazio tipo circolo da destinare a **spazi per attività** socioculturali, commerciali e di ristorazione.

Architetture e **spazi temporanei** installazioni reversibili e ineliminabili nei vuoti urbani o nei contenitori architettonici già esistenti. Valorizzazione della **identità locale** e storica del luogo, nessun intervento urbanistico troppo invasivo e definitivo di demolizione o costruzione. **Reversibilità** dei **nuovi interventi** nel breve termine o come iniziativa stagionale e al contempo sviluppo stagionale o in pianta stabile nel lungo termine di iniziative e architetture.



Ivano



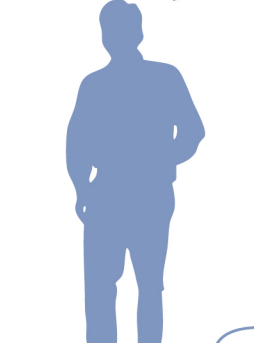
Alice

Si potrebbe istituire un vincolo sul **POC** per premiare la valorizzazione degli edifici di **archeologia industriale** ai fini pubblici coordinando e istituendo incentivi fra tutti i proprietari.

Riprendere l'esperienza delle "botteghe di transizione" della vecchia formazione professionale prendendo spunto da **realità esistenti** a livello nazionale e internazionale. Un incubatore sociale come start up e un'agenzia che si occupi di fare tramite fra **attività private e associazioni**.



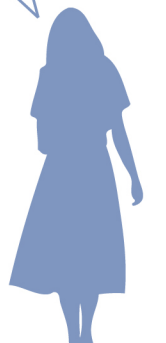
GianPaolo



Maurizio

Come intervento iniziale bisognerebbe migliorare la **sistemazione del verde** lungo via Darsena per avere un impatto positivo per chi arriva nella zona dalla stazione. Si dovrebbe inoltre pensare un'alternativa al sottopasso, ora unico corridoio pedonale in Darsena.

Cerchiamo di costruire il meno possibile, **recuperare l'esistente** e soprattutto di "costruire bene". Questo vuol dire non consumare i nostri spazi ma chiedersi come viverli.



Loretta



Federico

Devono essere delineate ed individuate anche delle **linee guida** per le realizzazioni dei privati. Sarebbe auspicabile introdurre facilitazioni che favoriscano iniziative di **partnership pubblico-privata**, agevolando l'intervento alle associazioni in considerazione di quanto emerso dal processo di **partecipazione**.



Adelaide



I PROTAGONISTI DEL PRESENTE E DEL FUTURO DELLA DARSENA

1 Strategia da Trovare

Una strategia in grado di offrire una concreta risposta per risolvere i problemi del quartiere Darsena.

1 Soluzione per la barriera ferroviaria

Intervento per l’abbattimento del limite ferroviario in grado di effettuare un collegamento tra Centro Storico e Darsena.

2 Interventi in attuazione

Interventi previsti ed approvati per il comparto CMC e Consorzio da integrare nella proposta strategica.

12 Edifici significativi

Pre-esistenze di archeologia industriale o di valore documentario, presenti sull’area del quartiere Darsena. Edifici attualmente dismessi o sottoutilizzati da ri-generare.

2 Sponde da ri-generare

Spazi pubblici collettivi attualmente inutilizzati come tali e potenzialmente rinnovabili con attività di trasformazione.

33333 M<sup>2</sup>di verde abbandonato

Superficie permeabile distribuita su tutta l’area in grado di rappresentare una reale potenzialità per

900.000 M<sup>3</sup>di acque da valorizzare

Le acque del Canale Candiano potrebbero diventare da semplice elemento riconoscibile del quartiere Darsena a possibile scenario per attività sull’acqua.

∞ Interventi temporanei possibili

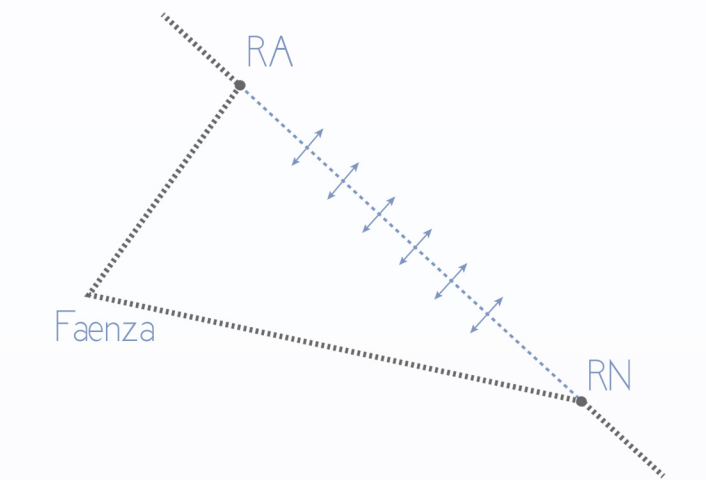
Interventi flessibili di natura temporanea in grado generare attrattività rispetto al quartiere Darsena. Questa scelta strategica consente di introdurre nuove attività diffuse pensate per ri-attivare il comparto.

Il percorso svolto ci porta a pensare come l’**ipotesi progettuale** portata avanti sino ad oggi dall’amministrazione sia **troppo ambiziosa** per la situazione attuale, contraddistinta da una realtà fortemente frammentata da interessi e volontà discordanti. Vista la **manca** di una risposta adeguatamente efficace si intravede la necessità di intraprendere un percorso lontano dalla pratica di pianificazione tradizionale, affrontando un processo di **trasformazione** diverso. Probabilmente proprio perchè in questo meccanismo intervengo tanti **soggetti diversi** tra loro, difficilmente convincibili. La riflessione incontra tematiche molto ampie alla ricerca di una soluzione che consenta la massima **comprensione** del procedimento. In questo modo si ripensa al progetto non come un **prodotto conclusivo**, ma piuttosto come ad una **attività** che si dispiega in un arco **temporale** esteso. Un progetto che identifica il territorio come un valore aggiunto attraverso una coscienza di luogo che impone il principio di sostenibilità. L’obiettivo generale è quello di valorizzare/rigenerare quest’area con nuove qualità e integrarla con il resto della città.



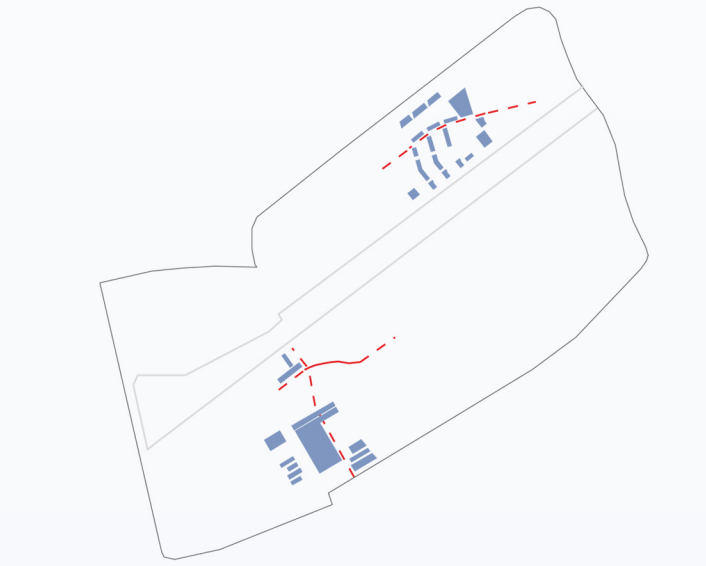
PROGETTO - TENTATIVO

MAGLIA RIGIDA



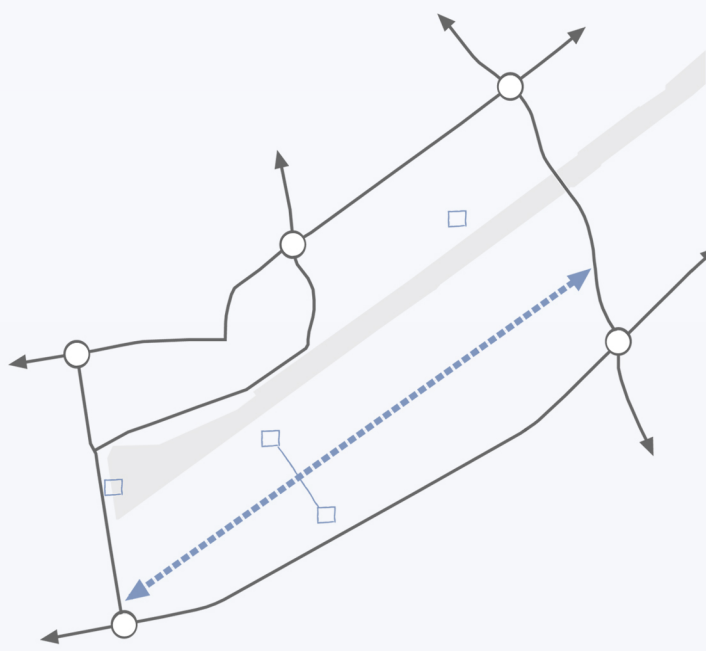
RIMOZIONE DELLA BARRIERA FERROVIARIA

Risoluzione della questione del limite fisico costituito dalla barriera ferroviaria attraverso l'introduzione di binari a raso nella tratta Rimini - Ravenna tramite un Trasporto Rapido Costiero. Si individua un percorso alternativo per il traffico merci attraverso una Ravenna tramite una "brella" su Faenza.



INTEGRAZIONE CON INTERVENTI APPROVATI

Valorizzazione dei progetti presentati, ora in fase attuativa:  
- Comparto CMC  
- Ex comparto Agrario  
Potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali con la maglia esistente attraverso un'opera di ricucimento dei collegamenti



ADOPTARE ALCUNI INTERVENTI DEL POC

Considerare le valutazioni presenti nella fase di elaborazione del POC. Si prende atto della futura realizzazione della viabilità centrale "di spina" come asse di collegamento interno al comparto parallela all'esistente via Trieste. Per il nuovo tratto si è pensato ad una mobilità a lento scorrimento attraverso l'opportuno posizionamento di rotatorie

7 LE INVARIANTI

ALMA MATER STUDIO: UNIVERSITÀ DI BOLOGNA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA "ALDO ROSSI" DI CESENA

ANNO ACCADEMICO 2010/2011

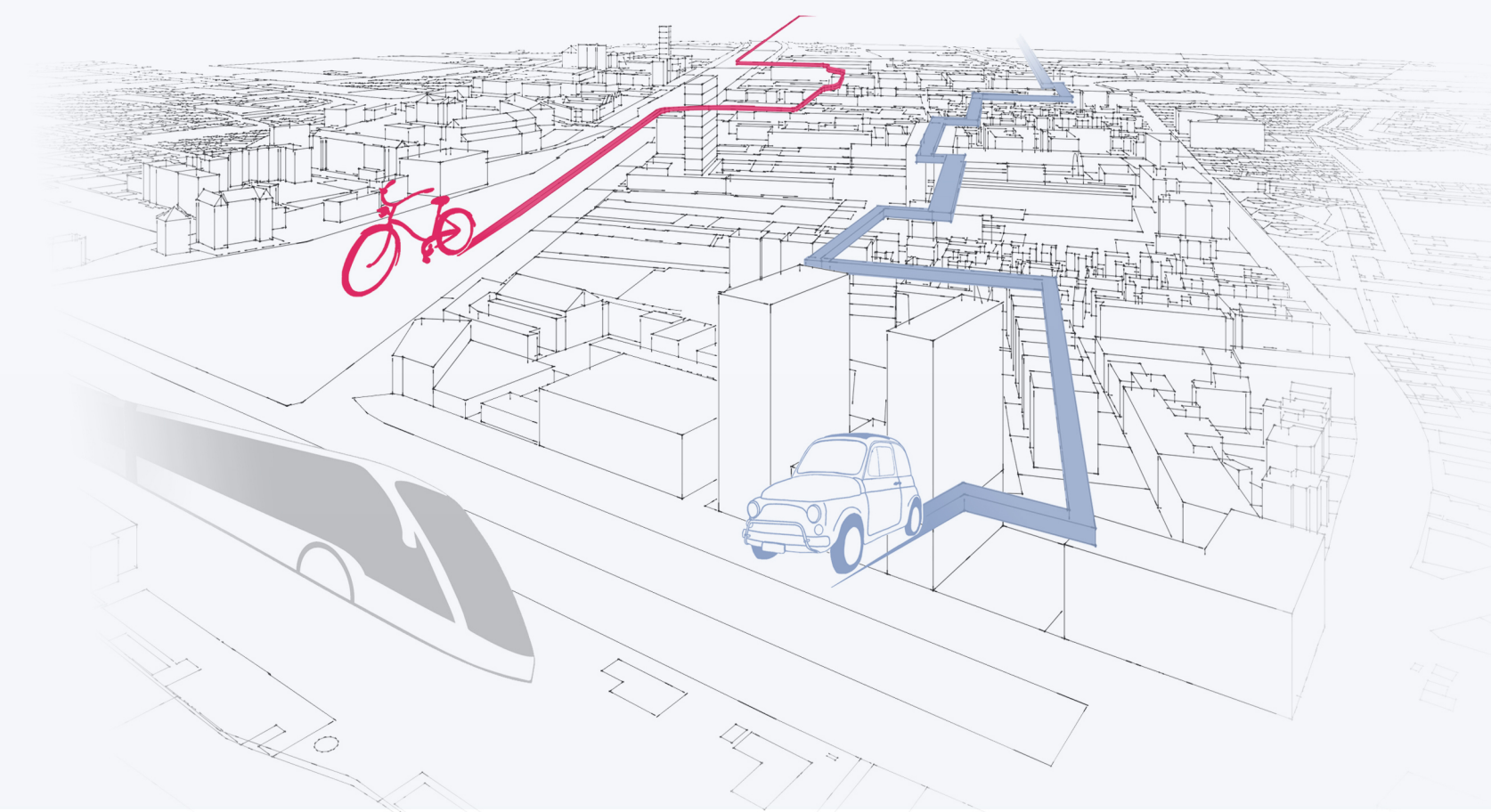
Relatrice Prof.ssa VALENTINA ORTOLI

Co-relatori Arch. ENRICO BRIGHI - Arch. STEFANIA PROLI

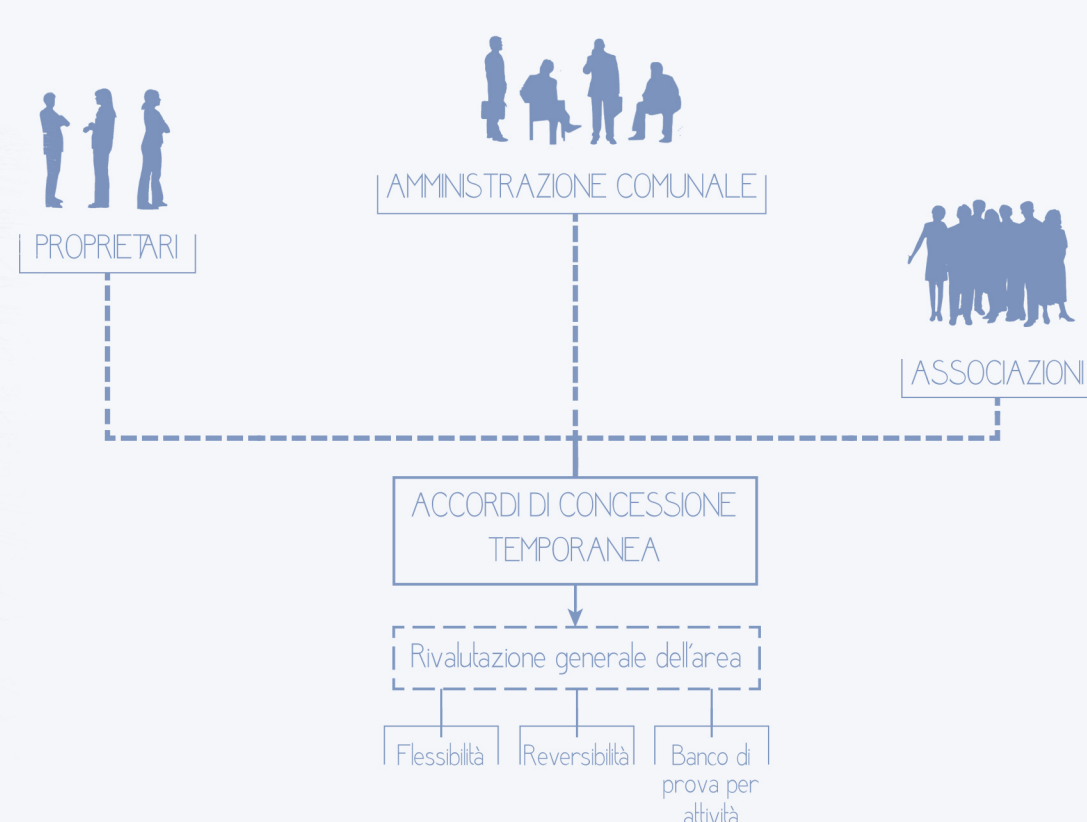
Studenti GIAN PAOLO FRANCESCHINI - RUBEN CASADEI



SCELTE DI INTERVENTO



METODO DI PROCESSO



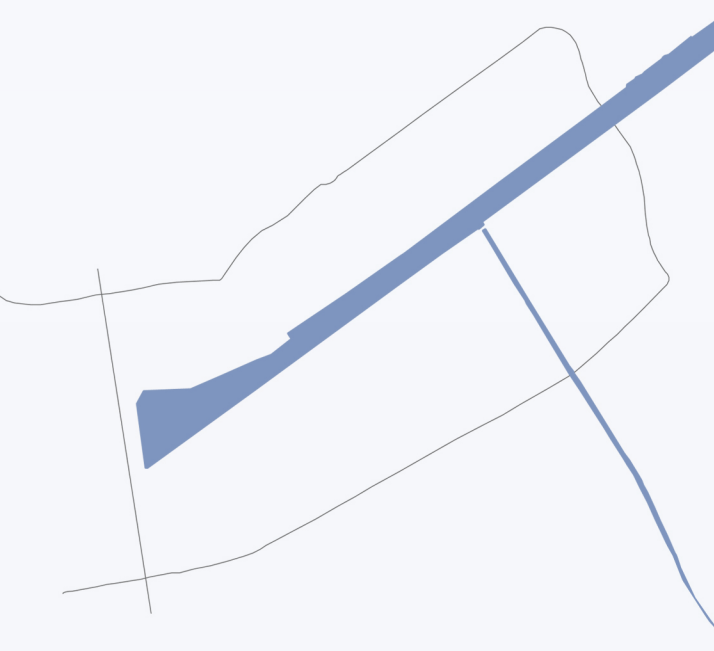
RI-PARTIRE DA SPAZI PUBBLICI INDIVIDUABILI

Individuazione di spazi pubblici o privati non utilizzati, in disuso, in stato di abbandono o semplicemente recintati. Agire attraverso procedure di accordo tra amministrazione, proprietari e cittadini per l'apertura di questi spazi consentendone la rivalutazione sia per i proprietari che per gli stessi cittadini.



IDENTIFICARE LE ARCHEOLOGIE INDUSTRIALI

Individuare tra gli edifici di archeologia esistenti quelli più adatti ad ospitare funzioni pubbliche. Incentivando la riqualificazione di questi attraverso delle opportunità per innescare la trasformazione.



INTERVENTI DI BONIFICA

Studiare soluzioni alternative per la bonifica del canale Candiano, affrontando ipotesi concrete entro una situazione economica che ne garantisca una fattibilità certa. Le possibili ipotesi alternative:  
- risanamento capillare degli scarichi di acque grigie  
- bonifica tramite una condotta di collegamento a mare

BUONE PRATICHE

EUT - ECOMUSEO URBANO, TORINO

DOVE: Torino  
QUANDO: 2003  
PROPRIETÀ: 7 Circoscrizioni comunali  
PROMOTORI E FINANZIATORI: Comune di Torino  
GESTIONE: Associazione circoscrizioni

Progetto sulla memoria urbana fondato su di una rete di edifici storici, delle Centri di Interpretazione, ristrutturati e adatti a centri di informazione, di incontro, di esposizioni. Sono questi spazi fisici nei quali si concentrano funzioni varie, dalle mostre temporanee alle attività formative rivolte alle scuole, dagli incontri/sereniari ai centri di documentazione. Il progetto dell'EUT ha come obiettivi la tutela del patrimonio culturale locale e la diffusione della conoscenza su di esso. I temi cui i vari nodi della rete dell'EUT dedicano la loro attenzione sono principalmente due: la conservazione della memoria della storia recente della città e la valorizzazione delle caratteristiche dell'insediamento umano, in particolare le specificità naturalistiche dei luoghi, i fiumi e il sistema delle cascine.



IL POINT EPHEMERE, PARIGI

DOVE: Parigi  
QUANDO: 1992  
PROPRIETÀ: Sudel  
PROMOTORI E FINANZIATORI: Associazione Usines Éphémères  
GESTIONE: Comune di Parigi

Ex magazzino portuale, collocato in Quai de Valmy nel cuore di Parigi. Costruito nel 1922, con una facciata mattoni a vista e decorazioni in cemento, rappresenta una delle prime architetture art-deco. Demosso negli anni '60, intorno ai primi anni '90 è stato attivato un progetto di recupero degli spazi con la finalità di riutilizzare l'ex magazzino per un periodo di circa 15 anni. La finalità del progetto è di creare un centro artistico per Parigi come processo temporaneo di riutilizzo dell'ex magazzino in risposta alla decommission dell'ex magazzino, in modo da sfruttare una risorsa territoriale per produrre cultura. L'idea di usare la struttura in attesa di un suo sviluppo futuro ha permesso all'associazione di svolgere attività per il quartiere e per la comunità e di prestare una superficie di 1400 mq evitando la sua occupazione illegale.



LANDSHAFTSPARK

DOVE: Berlino  
QUANDO: 1999  
PROPRIETÀ: Landschaftspark Duisburg-Nord GmbH  
PROMOTORI E FINANZIATORI: Città di Duisburg con il sostegno di sponsor privati

Ex area industriale siderurgica dislocata lungo il fiume Escher nel regione della Ruhr. Nell'estate 1994, il parco è stato aperto ai visitatori per la prima volta. 1.200 ettari di superficie sono stati trasformati in un parco multifunzionale che rappresenta la combinazione di patrimonio industriale e culturale. Il vecchio impianto industriale oggi ospita una varietà di usi differenti: gli edifici sono stati convertiti e ristrutturati per ospitare funzioni culturali e commerciali. Il vecchio gestidier con i suoi 20.000 metri cubi di acqua è diventato il più grande cerniera artificiale in Europa, grazie per l'aprimo sono stati creati reflex barriere di sfoggio minerale. L'industria è stata trasformata in una torre panoramica. Una commistione di usi e di significati rendono il Parco un luogo unico nel suo genere, in quanto rappresenta l'unione tra valore storico, sviluppo commerciale, attività per il tempo libero e ricerca ambientale. La conversione dell'ex industria ha generato nuove economie nel territorio locale, una nuova offerta di sistemi produttivi e un cambiamento sostanziale delle funzioni del passato mantenendo un ampio rispetto della storia.



SARCE FABRIK

DOVE: Vienna  
QUANDO: 1999  
PROPRIETÀ: Municipali di Vienna  
PROMOTORI E FINANZIATORI: Sovvenzione Pubblica

Ex fabbrica di barre di Vienna nei pressi della stazione di Penzing. La decommission della fabbrica avviene negli anni '70. Il progetto di riutilizzo dello spazio nasce, a metà degli anni '80, dall'iniziativa di un gruppo di abitanti del quartiere che si organizza per trovare una soluzione abitativa fuori dalla logica del mercato immobiliare che potesse accogliere differenti stili di vita e culture. Il progetto, attraverso una proposta culturale e sociale, propone un luogo d'incontro tra modi di abitare di persone con età e provenienza sociale differenti. Gli obiettivi fondamentali del progetto riguardano l'integrazione di diversi modi di abitare, dai singoli alle famiglie tradizionali, la condivisione dei servizi, sia per contenere i costi di gestione sia per ottimizzare gli spazi da vivere. Tra le finalità del progetto c'è l'integrazione di persone diversamente abili e di altri gruppi socialmente esclusi e il risparmio energetico, ottenuto attraverso l'utilizzo di forme alternative di riscaldamento e di energia. La Sarcelfabrik rappresenta un esperimento radicale nell'ambito delle iniziative di housing sovvenzionato: una serie di attività che rendono il complesso un centro culturale e un punto di riferimento per il quartiere.



KAAPPELI, HELSINKI

DOVE: Talberginkatu, Helsinki  
QUANDO: 1991  
PROPRIETÀ: Nokia  
PROMOTORI E FINANZIATORI: Municipali di Helsinki  
GESTIONE: Società Pro Kaapeli

La più grande vecchia fabbrica della Finlandia si trova in un quartiere industriale completamente trasformato con progetti nuovi. La Kaapelitehdas, era una ex-fabbrica di cavi elettrici e telefonici, costruita nel 1930 da parte della azienda telefonica finlandese, poi fu usata alla Nokia nel 1967. Da allora denominata Nokia Kaapeli, la fabbrica di cavi ha continuato a lavorare fino alla metà degli anni '80, quando la Nokia ha deciso di terminare la produzione e di cessare le attività di manutenzione. Immediatamente occupata da artisti in cerca di spazio la Kaapeli è presto divenuta oggetto di disputa locale. Nel 1987 la Municipalità di Helsinki e la Nokia concordarono un affitto provvisorio per gli artisti, elaborando inoltre un progetto alternativo per salvaguardare e gestire l'edificio. Oggi la superficie è impiegata per ben 4.000 mq, sostenendo e promuovendo progetti artistici emergenti e incrementando l'offerta culturale. Il Kaapeli rappresenta un caso di rilevante interesse per quanto riguarda la capacità di contrattazione tra gli attori in gioco: la Pro Kaapeli, l'Amministrazione Pubblica e la Nokia in grado di trovare una strategia operativa per impedire la demolizione della struttura e la continuazione delle attività culturali svolte.

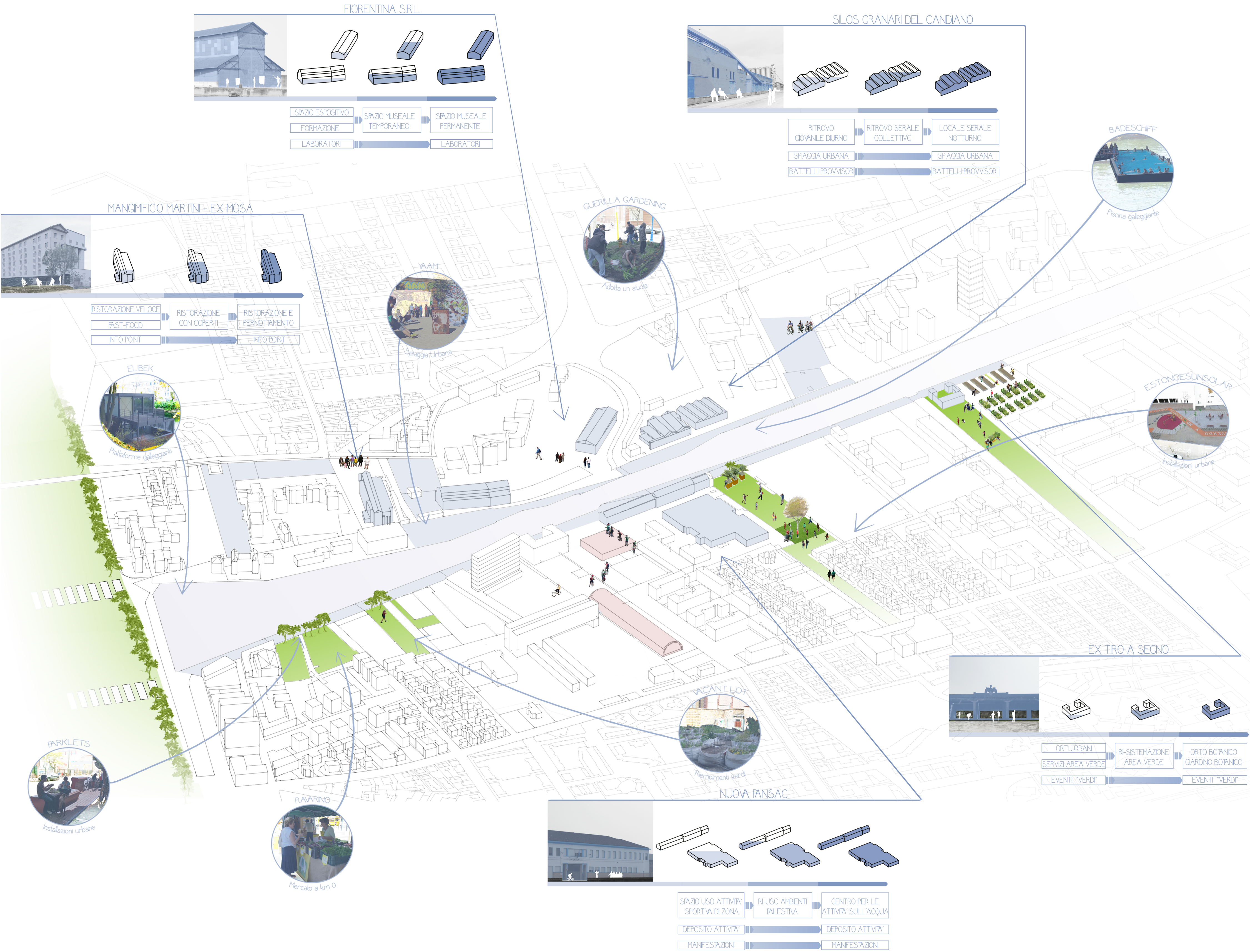


LE TRASFORMAZIONI DELLO SPAZIO URBANO E DELLE PRATICHE DI PIANIFICAZIONE

LA DARSENA DI RAVENNA COME CASO DI STUDIO



INTERVENTI FLESSIBILI



GREENHOUSE MOVEABLE RESTAURANT

DOVE: Sydney  
QUANDO: 2008  
PROPRIETÀ: Jost  
PROGETTISTI: Jost  
GESTIONE: Amministrazione e Jost

Greenhouse è un ristorante pop-up ideato da Jost, una visione eco-friendly che fonde anche da installazione di arte interattiva. L'ambiente è completamente contenuto all'interno di un grande container ri-utilizzato e adattato con artifici grafici al tipo di attività. Il progettista Jost Bakker aveva sempre sognato di creare un ristorante senza sprechi e il Sydney Greenhouse è il risultato di questa ricerca. Nato dalle precedenti esperienze di Melbourne e Perth, viene realizzato in sole 3 settimane a partire da un contratto di accordo per la concessione di questi contenitori industriali ri-pensati attraverso una visione ecologica dei fabbricati. La vocazione è quella di avviare una attività che si possa in breve tempo spostare nei dintorni per accogliere gli eventi che la circondano. La politica intrapresa è della "impegno a rifiuti zero", e comincia con fornitori. Tutti i prodotti utilizzati infatti sono freschi e devono essere consegnati in contenitori a rendere i sacchi di grano ad esempio sono aperti con cura in modo che possano essere rispediti al produttore locale per il riutilizzo. Anche gli oggetti di design all'interno e gli elementi di arredo sono completamente progettati pensando al riutilizzo di materiali esistenti.



PARKLETS, SAN FRANCISCO

DOVE: San Francisco  
QUANDO: 2004  
PROPRIETÀ: Comune di San Francisco  
PROGETTISTI: Rebar  
GESTIONE: Comune di San Francisco

Stiamo cercando un modo divertente per provocare un dibattito sull'uso dello spazio pubblico in particolare come le condizioni attuali non consentono un uso sostenibile dello spazio nella città. Quando guardiamo a questo spazio urbano viene utilizzato esclusivamente in modo predominante dall'automobile, ci accorgiamo di come la strategia di pianificazione sia sorpassata e di conseguenza non più in grado di esprimere adeguatamente i valori contemporanei. Rebar ha collaborato con la comunità locale per trasformare spazi di parcheggio non utilizzati in opportunità per la crescita della comunità locale. Si è lavorato con la città per sviluppare un progetto pilota che è stato approvato e realizzato nella 22esima strada. Questo processo è diventato un processo aperto e la città ha recentemente approvato una dozzina di nuovi Parklets.



YAAH, BERLINO

DOVE: Berlino  
QUANDO: 1997  
PROPRIETÀ: Municipality of Berlino  
PROGETTORI E FINANZIATORI: Autodiretto

Nel 1995 l'area situata in Tegel, quartiere di Berlino risulta abbandonata. L'appropriazione del sito da parte di un'organizzazione no-profit apre l'accessibilità al pubblico, così nasce Lo Young and African Arts Market, in breve lo YAAH. Lo YAAH oggi costituisce una parte importante della cultura del tempo libero di Berlino. Tornei di pallacanestro, concerti reagan, cine all'aperto o semplicemente solo per incontrare qualcuno. YAAH è un luogo multiculturale di ritrovo per ognuno, in ogni condizione di vita in estate è il luogo più per rilassarsi un po', situato direttamente sul fiume Sprea alla stazione est. In ogni giorno di apertura oltre 2000 persone di ogni età e cultura.



ESTO NO ES UN SOLAR, SARAGOZZA

DOVE: Saragozza  
QUANDO: 2009  
PROPRIETÀ: Comune di Saragozza  
PROGETTISTI: Ignacio Gualados, Patricia Di Monte  
GESTIONE: Comune di Saragozza

Questo progetto consiste in un piano di occupazione. Il cui obiettivo principale è la manutenzione e la pulizia dei lotti abbandonati nel centro storico di Saragozza. Una gestione accurata dei servizi ha permesso di sviluppare questo programma attraverso un approccio innovativo, quello di un programma pilota a livello nazionale che prevede una campagna di accordi con i proprietari che non sono interessati a costruire in questi spazi a breve termine. Il programma si chiama "Estosnoesun solar", letteralmente "questo non è un sacco" e propone degli interventi di progetto che variano dai giardini ai frutteti, dagli spazi pubblici condivisi per i bambini alle aree sportive, ecc. Questo meccanismo consente la generazione di piccole attrezzature per i quartieri in un tempo molto breve. Dopo un'analisi socio-economica della popolazione presente, dei servizi esistenti e degli usi predominanti, si attiva un processo di partecipazione civica tra i vari partners per definire gli organismi responsabili per la successiva gestione e mantenimento dello spazio appena formato. L'obiettivo è che gli spazi colonizzati, aperti al pubblico, siano utilizzabili al 100%, cercando di invitare i partecipanti ripensare questi spazi abbandonati.



VACANT LOT, LONDRA

DOVE: Londra  
QUANDO: 2007  
PROPRIETÀ: Borough of Haringey  
PROGETTISTI: What if Projects  
GESTIONE: Comunità Locale

What if project si propone di mappare gli spazi in stato di abbandono nell'area delle grandi Housing Estates del centro di Londra. Si sono sviluppate strategie attraverso le quali questi luoghi non apprezzati possano accogliere i bisogni della cittadinanza locale. Il progetto Vacant Lot propone una possibile soluzione per una coltivazione familiare e per spazi esterni per una migliore socializzazione del vicinato. Il primo intervento Vacant Lot è stato commissionato nel 2007 per il Shoreditch Festival in una Housing Estate in East London ed è attualmente utilizzato dalla comunità locale. Dal giugno 2007 i residenti continuano a coltivare varietà di vegetali, insalate, frutti e fiori nei loro rispettivi porzioni di verde all'interno di questo nuovo habitat naturale: uccelli e insetti. I residenti si prendono cura dei loro lotti e tendono a visitare il giardino con regolarità giornaliera. Vacant Lot è diventato un luogo per incontrare il vicinato, per barbeque all'aperto seduti al sole, per il gioco e per il giardinaggio. I residenti di differenti età e appartenenze sociali si incontrano, si scambiano cibi, semi e consigli di giardinaggio. Un senso di comunità c'è emerso.

